Stanford University Libraries
3 6105 118 852 131

385.05
J86
V.18[2]

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google

Digitized by Google

N° 978 — 18e ANNÉE — N° 23 — SAMEDI 4 JUIN 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

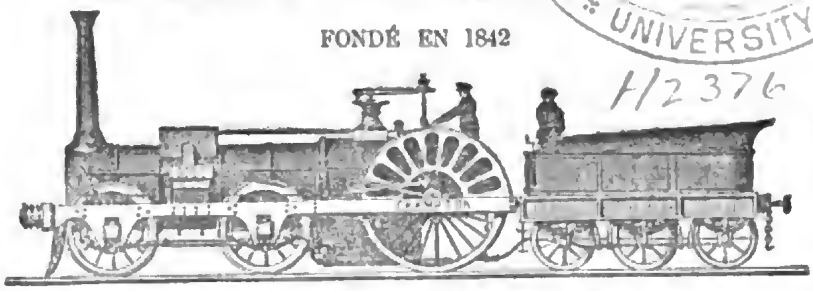
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 19 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



UNIVERSITY H/2376

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 489. — Chemins de fer de l'Est, 490. — Société générale des chemins de fer Romains, 490. — Société autrichienne des chemins de fer de l'Etat, 491. — Chemin de fer de Marseille à Toulon, 491. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 491. — Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, 491. — Chronique des chemins de fer, 492. — Société générale de Crédit industriel et commercial, 492. — Avis aux actionnaires, 493. — Bulletin des recettes de la semaine, 493. — Crédit foncier de France, 494. — Actes officiels, 494. — Jurisprudence, 494. — Chemin de fer de Graissessac à Béziers, 495. — Corps législatif. Discussion du projet de loi sur les conventions passées entre le ministre de l'agriculture et diverses Compagnies, 497. — Chemins de fer de l'Est. Rapport, 499. — Compagnie des services maritimes des Messageries impériales. Rapport, 503. — Union financière et industrielle, 508. — Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, 509. — Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Tableaux, 509, 510. — Chemin de fer du Nord. Tableaux, 511, 512. — Chemin de fer de Lyon à Genève. Tableau, 513. — Banque de France. Tableau, 514. — Recettes des chemins de fer, 515, 516. — Annonces, 516, 517. — Chronique de la Bourse, 518. — Tableau des valeurs industrielles, 519. — Bourse, 520.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le rapport définitif sur l'emprunt, publié par le *Moniteur* du 31 mai, élève le chiffre de la souscription à 2,509,559,776 fr., et le nombre des souscripteurs à 690,190. La somme des souscriptions de 10 fr. évaluée à 80 millions seulement dans le premier rapport du ministre des finances, dépasse en réalité 107 millions.

Ce changement dans les chiffres précédemment annoncés s'explique par la difficulté de concentrer avec exactitude, en quelques heures, des résultats aussi énormes et si considérablement divisés.

L'augmentation du montant de la souscription et des coupures non réductibles a eu pour effet de réduire le quotient de la répartition, qui ne sera guère de plus d'un sixième.

Ce résultat a déterminé quelques rachats qui ont coïncidé avec la liquidation ; par suite, un mouvement de hausse s'est produit avec une vivacité que la situation du marché explique naturellement.

On sait que depuis quelque temps les agents de change n'admettent plus les compensations avec la coulisse ; de sorte qu'au jour de la liquidation les vendeurs éprouvent des difficultés qui les ont forcés à racheter. A la dernière liquidation, la situation a été aggravée dans ce sens par suite des escomptes qui avaient eu lieu pendant le mois et qui avaient déterminé les vendeurs à transporter leurs opérations dans la coulisse, afin d'éviter d'être escomptés. Par un effet naturel, les cours, qui avaient été, à la coulisse, pendant le mois, de 15 à 20 centimes plus bas qu'au parquet, se sont relevés avec violence en liquidation, par les nécessités multipliées des rachats.

Si à ces considérations on ajoute que, malgré les sommes absorbées par l'emprunt, les capitaux se portent constamment sur la rente et que les titres deviennent chaque jour plus rares, on comprendra combien est naturel le mouvement de hausse qui s'est produit, surtout à la veille du détachement du coupon.

Les recettes des chemins de fer sont toujours satisfaisantes. Le revenu kilométrique s'accroît, comparativement à 1858, même sur les chemins qui ne profitent pas directement des transports de guerre. Aussi les cours se sont-ils élevés et maintenus avec fermeté.

L'abaissement du taux de l'escompte à 3 1/2 0/0 par la Banque d'Angleterre contribue à maintenir dans les hauts cours le prix de la rente et des valeurs.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé sam à 61 65, ferme à 62 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 89 75, ferme à 90 »».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Paris-Lyon-Méditerr. (Paris-Marseille)	65.88	0/0
Midi	65.03	0/0
Dauphiné	55 18	0/0
Lyon-Genève	53.57	0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	50.94	0/0
Victor-Emmanuel	35.»»	0/0
Ouest suisse	33.91	0/0
Bességes à Alais	33.85	0/0
Autrichiens	17.11	0/0
Est	9.38	0/0
Orléans	7.05	0/0
Saragosse	5.28	0/0
Nord	».53	0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE.

Ardennes	6.73	0/0
Ouest	9.26	0/0

J.-G. BORDOT.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 mai.	3 Juin.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	61 60	62 95	1 35	» »
Banque de France	2710 »	2760 »	50 »	» »
Consolidés.....	92 1/4	93 1/8	» 7/8	» »
Crédit foncier...	625 »	640 »	15 »	» »
Crédit mobilier..	587 50	616 25	28 75	» »
Comptoir d'Esc^te	580 »	580 »	» »	» »
Orléans.....	1197 50	1197 50	20 »	» »
Nord.....	882 50	905 »	22 50	» »
Nord nouveau...	755 »	770 »	15 »	» »
Est.....	596 25	612 50	16 25	» »
Paris-Méditerran^e	782 50	810 »	27 50	» »
Midi.....	443 75	457 50	13 75	» »
Ouest.....	500 »	500 »	» »	» »
Genève.....	465 »	477 50	12 50	» »
Dauphiné.....	492 50	492 50	» »	» »
Graissessac-Béziers	168 75	150 »	» »	18 75
Ardennes ancien.	425 »	425 »	» »	» »
Ardennes nouveau	460 »	460 »	» »	» »
Ch. Autrichiens..	362 50	360 »	» »	2 50
Victor-Emmanuel	342 50	351 25	8 75	» »
Russes.....	485 »	487 50	2 50	» »
Romains.....	275 »	280 »	5 »	» »
François-Joseph.	482 50	485 »	2 50	» »
Sud-Autrich.-Lombards	428 75	437 50	8 75	» »
Saragosse.....	400 »	405 »	5 »	» »

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale extraordinaire du 28 mai 1859.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires des chemins de fer de l'Est, convoquée d'abord pour le 27 avril dernier et ajournée au 28 mai suivant, par suite de l'insuffisance d'actions déposées, a eu lieu samedi dernier, à la salle Herz, sous la présidence de M. le comte de Ségur, président du conseil d'administration.

Après la formation du bureau où ont pris place, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires qui assistaient à l'assemblée, M. Bossange, secrétaire général de la Compagnie, a donné lecture du rapport présenté au nom du conseil d'administration.

Ce rapport, que nous publions en entier dans notre supplément de ce jour, contient, sur la convention du 24 juillet 1858, des appréciations qui seront lues avec un vif intérêt. La Compagnie, dit le rapport, trouvera dans l'application de ces conventions de nouveaux éléments de crédit et des garanties certaines contre les nouvelles exigences de l'avenir.

Le rapport passe en revue toutes les branches de services et fait connaître qu'à la fin de l'année courante l'exploitation fonctionnera sur 1,700 kilomètres. La concession du réseau se composant de 1,860 kilomètres, il ne restera plus que 160 kilomètres à construire, et il n'est pas téméraire de dire que la Compagnie de l'Est sera la première à livrer tout son réseau à l'exploitation. Ce résultat très-important témoigne de l'activité et de la puissance de cette Compagnie.

Voici les résultats de l'exploitation de l'ancien réseau pour 1858 ;

Produits bruts.		42,468,402 49
A déduire les dépenses d'ordre, détaxes, etc . . .		1,168.494 58
Produits effectifs. . .		41,299,907 91
Placement de fonds. .		1,195,860 »
Total des recettes. .		42,495,767 91
La dépense totale est de.		18,112,036 51
Excédant des recettes.		24,383,731 40
Ainsi employé :		
Intérêts des actions et obligations.		3,345,368 82
Caisse des retraites. . .		44,265 47
Réserve pour réclamations non liquidées. . . .		242,184 31
		3,631,818 60
Les recettes nettes sont de.		24,383,731 40
Il est employé comme ci-dessus		3,631,818 60
Reste.		20,751,912 80
1^er^ dividende de 20 fr. payé en novembre 1858. . . .		9,979,040
2^e^ dividende de 20 46 à payer. . . .		10,230,000
	40 46	20,209,040
Réserve à 5 0/0.		538,643 64
Solde à reporter sur 1859.		4,229 16
Total égal.		20,751,912 80

Il n'y a pas lieu de s'occuper ici de l'exploitation du nouveau réseau, qui, jusqu'à son achèvement, ne comporte qu'un seul compte, celui de premier établissement, les recettes de l'exploitation venant en déduction de l'intérêt des capitaux employés.

L'assemblée après avoir entendu le rapport, a été appelée à voter : 1° sur le rapport du conseil d'administration et de la commission de vérification des comptes ;

2° Sur la ratification de la convention du 24 juillet 1858 ;

3° Sur l'approbation des comptes de 1858 et sur la fixation du dividende ;

4° Sur la nomination de M. Alphonse Baude en qualité de membre du conseil d'administration, en remplacement de M. le baron d'Hervey, décédé ;

5° Et enfin sur la nomination de la commission de vérification des comptes.

Ces diverses propositions ont été approuvées à l'unanimité.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Assemblée générale du 31 mai 1859.

(Extrait du procès-verbal.)

M. Frédéric Lévy, maire du 8^e^ arrondissement de Paris, prend place au bureau en qualité de président.

On remarque à sa droite M. le duc de Massimo, commissaire général des chemins de fer dans les Etats pontificaux, assistant à la séance en vertu d'une délégation spéciale de son gouvernement.

Après avoir constaté le chiffre des actions représentées et le nombre des actionnaires présents établissant la constitution régulière de l'assemblée, le président appelle au bureau, en qualité de scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, et donne ensuite la parole à l'un des membres du conseil d'administration pour la lecture du rapport.

Ce rapport rend compte des premiers résultats de l'exploitation de la ligne de Rome à Civita-Vecchia, ouverte au service des voyageurs le 17 avril dernier.

D'après les prévisions de la Compagnie, la circulation annuelle des voyageurs devait atteindre seulement le chiffre de 60,000 ; or, pendant les vingt-neuf premiers jours d'exploitation, du 17 avril au 15 mai, il a été transporté 8,500 voyageurs, ce qui prouve que le chiffre prévu sera doublé et que la circulation dépassera 120,000 voyageurs par an.

Cependant aucune annonce n'avait pu être faite à l'avance, le service des correspondances et des omnibus n'était pas même établi.

Comme l'explique le rapport, la circulation actuelle sera bientôt augmentée par la création de billets d'aller et retour, de cartes d'abonnement à l'époque des bains de mer, et au moyen de trains de plaisir les dimanches et jours de fête (1).

Le service des marchandises s'organise, il commencera sous peu de jours ; les produits en seront considérables, eu égard au trafic déjà existant et à l'augmentation que produira la facilité des transports.

Quant aux dépenses d'exploitation, le rapport fait observer que, grâce aux circonstances locales, ils seront au-dessous de la proportion ordinaire.

Le rapport s'occupe ensuite de l'état des études et des travaux sur la partie du réseau

(1) Un premier train de plaisir a eu lieu le dimanche 29 mai, et il a été transporté plus de 1,000 voyageurs.

Digitized by Google

qui n'est pas encore livrée à l'exploitation, et indique leur état d'avancement.

Ces explications se terminent ainsi :

« Nous ne finirons pas ce rapport, Messieurs, sans exprimer notre reconnaissance à Sa Sainteté, pour l'honneur qu'elle a daigné faire à cette assemblée en envoyant au milieu d'elle le Fonctionnaire éminent qui est chargé de la Direction supérieure de la grande industrie des chemins de fer dans les Etats pontificaux. La présence au milieu de vous de M. le duc de Massimo est une preuve de l'intérêt et de la protection que le gouvernement de Sa Sainteté accorde à notre entreprise.

» Qu'il nous soit permis d'ajouter l'expression de notre reconnaissance personnelle pour M. le duc commissaire général des chemins de fer, qui a su toujours si bien concilier les devoirs de sa haute position avec la bienveillance due à des Français qui sont venus apporter dans les Etats de l'Eglise leurs capitaux et leur activité, en cimentant ainsi, par l'alliance des intérêts, l'alliance politique des deux peuples et la communauté de leurs croyances religieuses. »

Le président met ensuite aux voix l'approbation des comptes et des conclusions du rapport qui sont adoptés à l'unanimité.

M. le duc de Massimo, commissaire général des chemins de fer pontificaux, demande la parole et s'exprime ainsi :

« C'est la première fois, Messieurs, et en vertu d'une mission spéciale de mon gouvernement, que j'assiste à l'assemblée générale de la Société des chemins de fer romains.

» Permettez-moi, d'abord, de remercier la Compagnie d'avoir, dans un sentiment de déférence aux désirs du Saint-Père, devancé de six mois l'époque fixée par vos engagements pour l'ouverture de la section de Civita-Vecchia. Les efforts que vous avez faits en cette circonstance ne seront pas stériles pour vos intérêts, et le gouvernement ne l'oubliera pas.

» J'ai l'espoir fondé que les travaux complémentaires et la mise en état de cette section seront complétement terminés à l'époque fixée, c'est-à-dire à la fin du mois d'octobre.

» J'ai indiqué à votre conseil d'administration quelques mesures qu'il est utile de prendre. Elles se résument dans la nomination d'un directeur général, ingénieur des ponts et chaussées de 1re classe; dans la détermination des pouvoirs du comité de Rome, en raison des nécessités locales, et enfin dans la fixation de la somme minima qui devra toujours être déposée à la Banque romaine pour répondre aux besoins des travaux. Sur ces trois points, j'ai reçu de votre conseil toute la satisfaction possible.

» Je ne finirai pas sans remercier le conseil et l'assemblée de la bonne réception qui m'a été faite, soit comme représentant du gouvernement pontifical, soit en mon nom personnel. »

Des applaudissements réitérés accueillent les sympathiques paroles de M. le duc de Massimo.

La séance est levée.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Extrait du procès-verbal de la séance de la quatrième assemblée générale de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat, à Vienne le 30 mai 1859.

Présidence de M. le chevalier de Seiller.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport du conseil d'administration, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale à l'unanimité ainsi qu'il suit :

1° L'assemblée générale, conformément à l'art. 26 des statuts, autorise le conseil d'administration à vendre ou à louer au mieux des intérêts de la Compagnie, les terrains et bâtiments qu'il aura jugés inutiles pour les besoins de la Compagnie. L'assemblée approuve en même temps les aliénations et locations déjà faites.

2° L'assemblée confirme à l'unanimité la nomination comme administrateurs de MM. le baron de Heeckeren, le baron Doblhoff-Dier et Charles Klein.

3° L'assemblée fixe le dividende pour 1858 à 3 florins valeur autrich., soit à 5 francs 2174 cent. au change de 57 50, en laissant disponible pour les années suivantes une réserve supplémentaire de flor. 587,809 20. De sorte que le coupon de juillet 1859, pour intérêts et dividende, s'élèvera à 17 fr. 7174 cent., soit à flor. 10,1875 au change de 57 50.

Ce coupon sera payé en obligations de la Société, à raison de 1/12e d'obligation par action non amortie. Au moment de la présentation, les coupons seront échangés jusqu'à due concurrence contre des obligations avec jouissance à partir du 1er mars 1859, les coupons d'appoint seront remplacés par des reconnaissances négociables, représentant 1/12e d'obligation.

Les droits des porteurs d'actions amorties, les droits des fondateurs et autres droits dérivant du dividende seront également soldés en obligations à raison de 212 fr. 61 c. par obligation (soit 122 flor. 2 50 au change de 57 50). L'appoint sera payé comptant au même change.

4° Pour la vérification des comptes de 1858 présentés par le conseil d'administration, il est nommé une commission composée de MM. J. Figdor, J. G. Schwarz et H. Zimmburg, auxquels l'assemblée générale donne pouvoir d'approuver les comptes.

Le Secrétaire,
Signé : Felder.

CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A TOULON.

L'inauguration de la section d'Aubagne à Toulon a eu lieu le samedi 28 mai, sans aucune solennité. Désormais la ville de Toulon est reliée à toutes les grandes voies ferrées françaises.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 27 MAI 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 27 MAI.
Paris-Méditerranée	27.962 46	782 50
Nord	23.434 »	882 50
Orléans	16.870 26	1177 50
Ouest	15.186 08	500 »
Bességes	15.110 68	460 »
Est	14.059 05	595 25
Genève	9.727 26	465 »
Midi	9.297 66	442 50
Ardennes	7.808 04	425 »
Dauphiné	7.399 42	492 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	18.981 63	528 75
Autrichiens	9.780 »	562 50
	Au 20 mai.	
Saragosse	8.338 56	397 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Assemblée générale annuelle du 31 mai.

Mardi 31 mai, les actionnaires de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales se sont réunis en assemblée générale ordinaire à la salle Herz.

M. Armand Béhic, président du conseil d'administration, a donné lecture, au nom de ce conseil, d'un rapport qui a été écouté avec la plus vive attention.

Digitized by Google

Nous publions en entier cet important document dans notre supplément, sauf quelques coupures qu'exigeaient l'étendue et la nature même de ce travail.

Voici les résultats de l'exploitation pour l'exercice de 1858.

Recettes de toute nature .		12,821,554 60
Subvention de l'Etat. . .		6,378,118 32
Solde de l'exercice 1857.		216,763 11
Total.		19,416,436 03
Dépenses. . . .		14,656,554 71
Excédant des recettes sur la dépense.		4,759,881 32
A déduire :		
Amortissements et assurances..	2,335,177 96	
Intérêts des obligations . .	360,000 00	
Réserve.. .	103,235 16	
Solde à porter au crédit de 1859 . . .	41,468 20	2,839,881 32
Bénéfices nets à répartir . .		1,920,000 00

Après la lecture du rapport, l'assemblée a voté à l'unanimité les résolutions suivantes :

1° Les comptes de l'exercice 1858 sont approuvés;

2° Le dividende de l'exercice est fixé à 40 fr. par action, dont 20 fr. déjà payés et 20 fr. payables à partir du 1er juin courant;

3° Sont ratifiées les nominations de M. Victor Musnier, en qualité d'administrateur, en remplacement de M. Desvallières père, démissionnaire; et de M. Emile Desvallières, en qualité d'administrateur adjoint, en remplacement de M. Musnier.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

En vertu d'un arrêté de M. le sénateur préfet de la Seine, en date du 26 mai, placardé le même jour, une enquête de vingt jours est simultanément ouverte à Paris, hôtel de ville, bureau des ponts et chaussées, et à la préfecture de Sceaux, sur le projet de construire au chemin de fer de Vincennes, qu'on achève, une voie de raccordement avec le chemin de fer de ceinture, au midi de Saint-Mandé.

La voie de raccordement du chemin de fer de Vincennes avec le chemin de fer de ceinture consiste en un quart de cercle de 197 mètres 70 centimètres, au rayon de 175 mètres établi à droite du chemin de fer de Paris à Vincennes, entre le boulevard extérieur de Picpus et le chemin de ceinture. Cette voie de raccord traverse sur un pont la rue Montempoivre et atteint le chemin de ceinture à la ruelle de l'Eglise, sur le territoire et au midi de Saint-Mandé.

Ce raccordement aura pour résultat de mettre en communication avec tous les chemins de fer qui rayonnent autour de Paris et vont jusqu'aux extrémités de l'Empire le chemin de Vincennes et surtout la place de Vincennes. L'opération de changement de voie de wagons se fera sans gêner en rien les deux voies principales.

— Nous lisons dans l'*Industrie du Nord et du Pas-de-Calais* :

« Des employés de la Compagnie du Nord s'occupent de l'acquisition amiable des terrains que doit parcourir le chemin de fer du Pas-de-Calais. Nous apprenons avec plaisir que leurs efforts sont en général couronnés de succès. On peut en juger d'ailleurs par l'étendue que prennent déjà leurs travaux de terrassement sur plusieurs points de l'arrondissement. Sans parler des cantons de Lens et de Carvin, dans lesquels ces travaux sont déjà fort développés, nous avons pu voir la voie tracée sur une grande longueur sur l'espace compris entre Annezin et la ferme de Fontenelle. A Choques, les ouvriers de la Compagnie ont déjà fait des déblais très-importants. Leur manière de travailler est très-intéressante : Ils disposent en pente le terrain déblayé, y placent des rails sur le plat à largeur de voie de charrettes à bras, qui, après avoir été chargées de terre, sont dérayées vers le remblai par un ouvrier ou deux et entraînées avec une grande rapidité. Cette façon d'opérer est à la fois prompte et économique.

» Le chemin de fer se fera donc, quelques doutes que l'on ait eus sur sa réalisation. Ce n'est plus à présent qu'une question de temps, et elle sera vite résolue, si l'on continue à déployer la même activité. »

— Le *Journal de Cherbourg* annonce que l'on commence actuellement à travailler à un chemin de fer qui reliera la gare à l'ancien arsenal en longeant le quai est du bassin. Ce chemin sera surtout affecté au transport du charbon de terre.

— Hier matin, dit l'*Alsacien* du 29, les travaux de creusement des fondations de la première grande pile du pont fixe sur le Rhin, entre Strasbourg et Kehl, sont arrivés à la profondeur déterminée de 23 mètres. Le problème est donc résolu de la manière la plus heureuse, et le nouveau système a réussi parfaitement dès le premier essai. Ce succès réalise une véritable révolution dans la construction hydraulique. Bien des doutes s'étaient élevés sur la réussite : aujourd'hui ils tombent devant le fait.

Il ne reste plus maintenant qu'à couler le beton dans les caissons de fer et dans les intervalles des cheminées; ce sera l'affaire de peu de jours, puis la fondation sera toute prête à recevoir la maçonnerie qui doit la couronner.

Ce succès a été consacré par une petite solennité. MM. les ingénieurs français et badois se sont réunis pour célébrer ce nouveau triomphe de la science.

Tous les efforts vont être poussés maintenant avec la plus grande énergie au creusement de la seconde pile. On espère que les travaux marcheront avec plus de rapidité : on opèrera avec l'expérience du premier essai, et l'on mettra en œuvre un plus grand nombre d'ouvriers.

Les travaux préparatoires pour les deux piles du milieu seront également conduits avec activité. Les usines de Niederbronn sont occupées à la fonte des caissons qui doivent être descendus sur ces deux emplacements.

D'un autre côté, on nous assure que l'administration badoise ne néglige rien pour être prête lorsque son tour arrivera. On sait que c'est à elle qu'est dévolue la construction du tablier du pont et du treillis en fer. Des commandes sont faites dans toutes les grandes usines.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 mai 1859.

ACTIF.

Caisse : espèce à la Banque...	681,498 41	935,298 58
Effets en caisse.	253,800 17	
Portefeuille : Paris et succursales :		
Effets de 1 à 30 jours....	2,455,536 49	9,398,687 79
— de 31 à 60 jours....	2,177,251 82	
— 61 à 105 jours....	4,765,909 48	
Mobilier et avance de loyer.....		10,996 32
Frais de premier établissement.....		57,006 80
Frais généraux.....		7,614 19
Actions réservées ou disponibles.....		356,750 »
Versements à faire : 1re émission.....	30,000,000 »	50,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
		60,746,353 68

PASSIF.

Capital : 1re émis.	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émis. à faire.....	20,000,000 »	
Dépôts : A rembourser à vue sans intérêts.....	» »	
A rembourser à 3 jours de vue avec 2 0/0	281,888 88	281,888 88
A rembourser à 1 mois de vue avec 2 1/2 0/0....	» »	
Comptes courants.....		403,053 95
Escomptes.....		61,410 85
		60,746,353 68

Certifié conforme aux écritures :

Le président,
Le marquis d'Audiffret.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

7 juin. — **Compagnie des salins du Midi.** Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, place Vendôme, 15. Dépôt de 20 actions au moins.

10 juin. — **Compagnie des chemins de fer du Midi et c nal latéral à la Garonne.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, place Vendôme, 15, à 4 heures de relevée. Dépôt de 40 actions au moins. Délibération valable quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

10 juin. — **Mines de la Grand'-Combe.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 57. Dépôt de 20 actions au moins.

12 juin. — **Chemin de fer de Cordoue à Séville.** — Deuxième convocation de l'assemblée annuelle à Madrid, calle fuen Carral, à 1 heure, la première, indiquée pour le 28 mai dernier, n'ayant

Digitized by Google

pas réuni les conditions de validité exigées par les statuts. Dépôt des titres dix jours avant la réunion, soit à Madrid, au siége social, soit à Paris, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier, place Vendôme, 15.

17 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris, à 2 heures. Dépôt de 10 actions au moins huit jours avant la réunion, au siége social, à Fribourg, ou à Paris, rue Laffitte, 17.

18-30 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, à Saint-Pétersbourg, à une heure de relevée. Dépôt de 40 actions au moins avant le 4-16 juin, au siége de la Société, à Saint-Pétersbourg; à Paris, place Vendôme, 31, et à Londres, chez MM. Baring frères et C^e^.

24 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, dans la grande salle du Casino, à Lausanne, à midi et demi. Dépôt de 5 actions.

30 juin. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume Luxembourg.** — L'assemblée fixée au 30 mai est remise au 30 juin pour insuffisance d'actions déposées. (Voir l'avis publié aux annonces du 28 mai.)

14 juillet. — **Fonderies et mines de cuivre du Rhin** — L'assemblée du 23 mai est remise au 14 juillet.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

10 mai. — **Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.** — Paiement de la première moitié du dividende de 1858, soit 10 fr. par dixième d'action : à Bruxelles, à la Société générale; à Paris, au Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 mai. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** Paiement du coupon de 10 fr. montant des intérêts des actions libérées de 500 fr., à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

Depuis le 28 mai. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858, soit 20 fr. 56 c., sous déduction de 14 c. pour les titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1857-1858, soit 21 fr. 67 c., impôt déduit : à Paris, chez MM. Loignon et C^e^, banquiers, rue Chauchat, 10; à Rive-de-Gier, au siége de la Compagnie.

1^er^ juin. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie. (Voir le détail aux annonces du 21 mai.)

1^er^ juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Paiement des intérêts sur les versements effectués, soit 8 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, pour le semestre du 1^er^ décembre 1858 au 1^er^ juin 1859 : au siége de la Compagnie, à Neuchâtel, et à Paris, à la caisse des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

1^er^ juin. — **Services maritimes des messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action formant le solde du dividende de l'exercice 1858 : à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28; à Marseille, quai de la Joliette, 2, et à Lyon, chez MM. P. Gal line et C^e^, banquiers.

1^er^ juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858, soit 35 fr. 35 c., impôt déduit, pour les actions au porteur, et 36 fr. pour les titres nominatifs, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1^er^ juillet. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmith et C^e^, rue de la Chaussée-d'Antin, 26; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1^er^ juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr.

1^er^ juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

APPELS DE FONDS

Du 30 mai au 15 juin. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir les détails aux annonces du 28 mai.)

1^er^ juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Appel de 150 fr. par action, dont 50 fr. du 1^er^ au 15 juillet, et les autres 100 fr. jusqu'au 31 décembre prochain : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (section sud du réseau).

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 21 au 27 mai	1618	1,172,263 90	724 51	1566	1,037,267 99	662 38	9.38	»
ORLÉANS (1)	21 — 27 —	1475	1,298,315 32	880 21	1372	1,128,025 89	822 17	7.05	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	21 — 27 —	1363	2,647,736 12	1,942 58	1250	1 463,874 60	1,171 07	65 89	»
OUEST (1)	21 — 27 —	1188	926,399 67	779 80	995	855,095 65	850 39	»	9.26
NORD (1)	21 — 27 —	964	1,097,106 86	1,138 »	862	976,453 93	1,132 »	0.53	»
MIDI (1)	21 — 27 —	793	432,533 07	545 43	789	260,763 24	330 49	65.03	»
LYON A GENÈVE	21 — 27 —	220	165,103 25	720 97	227	106,571 43	469 47	53.57	»
ARDENNES (1)	21 — 27 —	157	60,256 84	383 80	52	21,399 01	411 51	»	6.73
DAUPHINÉ	21 — 27 —	134	59,163 90	441 53	90	25,606 83	284 52	55.18	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	21 — 27 —	33	23,021 95	697 63	33	17,199 75	521 20	33.85	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	21 — 27 —	1323	407,561 »	308 »	1164	307,275 »	263 »	17.11	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et italien central (2) — Ligne de Trieste	21 — 27 —	1165	1,338,048 32	1,129 15	1070	800,405 43	748 04	50.94	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et italien central (2) — Ligne Lombard-Vénitienne	21 — 27 —								
SARAGOSSE	14 — 20 —	482	239,478 07	496 84	455	214,706 99	472 07	5.23	»
VICTOR-EMMANUEL	7 — 13 —	214	158,926 73	742 64	194	106,714 90	550 07	35.»	»
OUEST SUISSE	20 — 26 —	80	30,953 51	387 »	80	23,109 95	289 »	33.91	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) Voir, pour les produits distincts de chaque ligne, au tableau officiel des recettes, à la fin du journal.

P. GAIMARD.

Digitized by Google

ÉCHANGE DE TITRES

A partir du 6 juin. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Echange des actions du chemin François-Joseph contre des obligations de la Compagnie du sud de l'Autriche. (Voir le détail aux annonces.)

A partir du 1er juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Délivrance de titres au porteur pour les actions libérées de 250 fr.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces de ce jour, page 517.)

17 juin. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Tirage au sort de 492 obligations 3 0/0 des emprunts de 1852 et 1855, au siége de la Compagnie, 17, rue Laffitte.

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

26e *tirage des Obligations foncières* 3 *et* 4 0/0.

Le 26e tirage des obligations foncières 3 et ¼ 0/0 aura lieu le 22 juin 1859, à deux heures et demie.

Ce tirage comprendra trois numéros, dont

le 1er	gagnera un lot de. .		100,000 fr.
le 2e	»	» . .	50,000
le 3e	»	» . .	20,000

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 28 mai 1859.

SIRE,

L'administration vient de recevoir les derniers renseignements relatifs à l'emprunt de 500 millions. Je dois me hâter de rendre compte à Votre Majesté du résultat définitif de la souscription, et faire connaître au public les bases suivant lesquelles les rentes, qui doivent être inscrites au grand-livre de la dette publique, seront réparties entre les souscripteurs.

Le lendemain de la clôture de l'opération, lorsque j'ai eu l'honneur d'adresser mon premier rapport à Votre Majesté, les avis des départements n'étaient encore arrivés qu'en partie. Je n'ai pu dès lors indiquer, ainsi que j'ai eu soin de l'annoncer, que des chiffres provisoires qui se trouvent bien au-dessous de la réalité, aujourd'hui complétement connue. A mesure que la souscription s'est approchée de son terme, l'empressement du public a pris de plus en plus le caractère d'une manifestation patriotique. Le tableau ci-joint, qui fait connaître, par département, le nombre exact des souscripteurs et le montant du capital souscrit, est un éloquent témoignage des sentiments de confiance et de dévouement qui ont poussé la foule vers les bureaux de souscription ; je suis heureux de le placer sous les yeux de Votre Majesté.

D'après ce tableau, le nombre des personnes qui ont pris part à la souscription en versant, dans les caisses de l'Etat, le dixième de garantie, s'élève à près de sept cent mille (690,190).

A lui seul, ce chiffre dépasse de plus de cent mille parties prenantes le nombre de tous les souscripteurs réunis des trois premiers emprunts (1) ; je n'ai pas besoin d'en faire ressortir toute l'importance au point de vue de la politique et du crédit.

Il se divise ainsi :

A Paris.....	245,025
Dans les départements.	445,165

La somme souscrite va au delà de *deux milliards cinq cents millions* (2,509,559,776 fr.) ; elle est égale à plus de cinq fois la somme demandée.

Paris a fourni.....	1,547,637,636
Les départements.....	961,922,140
Les coupures de 10 fr.	107,043,166
Les souscriptions supérieures à 10 fr.....	2,402,516,609

Le dixième de garantie déposé en neuf jours, à Paris et dans les départements, est de *deux cent cinquante et un millions* (250,955,977 fr.) (2).

J'ai immédiatement prescrit les mesures nécessaires pour rendre le plus tôt possible à la circulation la partie de cette somme qui doit être restituée au public. Les remboursements faits à Paris s'élèvent déjà à plus de soixante-treize millions.

Les données qui doivent servir de base à la liquidation étant maintenant possédées par l'administration, ce travail compliqué va être poursuivi avec la plus grande activité.

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté les principes suivant lesquels la répartition devra être faite.

L'emprunt, autorisé par la loi du 2 mai courant, comprend une somme principale de 500 millions et un supplément de 20 millions destiné à faciliter la liquidation et à couvrir les frais d'escompte.

Sur cette somme de 520 millions, il faut prélever :

1° Le montant des souscriptions non réductibles de 10 francs ;

2° Le capital des rentes dues aux souscripteurs de 20, 30, 40 et 50 francs qui, au moyen du minimum de 10 francs de rente établi par l'arrêté du 3 de ce mois, recevront au delà de leur contingent proportionnel.

Nombre de souscripteurs.

(1) Emprunt de 250 millions..	99,124
Emprunt de 500 millions..	170,820
Emprunt de 750 millions..	316,976
	586,920

(2) La somme de 45,302,703 fr. 58 c. a été en outre payée à titre d'anticipation, soit en tout 296,258,680 fr.

Ces deux sommes réunies s'élèvent à 116,561,956 francs.

Le surplus, soit 2,393,997,820 francs, doit être, autant que possible, réparti au marc le franc entre tous les autres souscripteurs.

La part mathématique revenant à chacun serait de 17 fr. 04 c. 0/0 de la somme souscrite.

Mais les règles qui régissent le grand-livre de la dette publique, et les principes posés par l'arrêté ministériel précité, qui détermine les conditions de l'emprunt, ne permettraient pas de suivre un calcul aussi rigoureux. Comme dans les emprunts précédents, la liquidation devant être faite par multiples de 10 fr. pour les rentes escomptables, et par multiples de 100 fr. pour l'autre catégorie, certains souscripteurs recevront un peu plus, et d'autres un peu moins que le contingent normal.

Il résultera de toutes ces différences un reste disponible de peu d'importance. Par esprit d'équité, ce reste me paraîtrait devoir être attribué aux petits souscripteurs de 70, 80, 140, 200, 260, 320, 380 fr., qui se trouvent les moins favorisés par le tarif de réduction.

Si l'Empereur adhère à ces propositions, je prie Sa Majesté de vouloir bien revêtir de son approbation le présent rapport.

Je suis avec le plus profond respect,
Sire,
De Votre Majesté
Le très humble, le très-obéissant et fidèle sujet,

Approuvé : P. MAGNE.

NAPOLÉON.

JURISPRUDENCE.

AFFAIRE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. — JUGEMENT.

Le tribunal a rendu le 19 mai son jugement dans cette affaire ; nous en reproduisons ici le texte qui fait très-nettement connaître tous les faits et détails de la cause.

Le tribunal, sur les conclusions de M. Rousselle, avocat impérial, tendantes à ce qu'Isidore Boucaruc soit condamné comme prévenu principal, et Soubaigné (prévenu principal d'après l'ordonnance de renvoi, comme complice, a rendu le jugement suivant :

« Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats que, dans le courant des années 1855, 1856, 1857 et 1858, Isidore Boucaruc, directeur de la Compagnie du chemin de fer de Béziers à Graissessac, a usé des pouvoirs spéciaux qui lui avaient été conférés par le conseil d'administration, dont il faisait partie, pour se faire concéder à lui-même, par l'intermédiaire d'Eugène Boucaruc, son frère, et sous le nom de Soubaigné, son ami, l'entreprise générale des travaux restant à faire sur le chemin de Béziers, après la faillite des frères Gandelle ;

» Attendu que l'autorité exceptionnelle dont Isidore Boucaruc était investi ne devait avoir pour effet que d'imprimer aux opérations, dont la direction lui était remise, une impulsion plus active et d'en faciliter la surveillance et le contrôle ;

» Que le seul but que peut se proposer raisonnablement une compagnie industrielle, en concentrant dans une seule et même main l'entreprise dont elle est chargée, par la concession qu'elle en fait à un entrepreneur général au prix d'un bénéfice proportionné, tant à l'importance du marché soumissionné

Digitized by Google

par ce dernier qu'aux risques qu'il a à courir, est d'assurer par les conditions de moralité, de capacité et de solvabilité, que cet entrepreneur général doit présenter, l'exécution régulière et loyale des obligations auxquelles elle est soumise par son cahier des charges dans les délais qui lui sont imposés;

» Attendu que le devoir imposé au directeur d'une compagnie est d'exercer une surveillance incessante et rigoureuse sur la conduite de l'entrepreneur, dont les intérêts sont radicalement opposés à ceux qu'il représente;

» Attendu, en fait, qu'Isidore Boucaruc a, sans exiger aucun cautionnement, fait concéder à Eugène Boucaruc son frère, sous le nom de Soubaigné son ami, tous deux simples commis dans des maisons d'étoffes à Paris, n'ayant aucune capacité et étant absolument sans fortune, à ce point que 140,000 fr. fournis par Isidore Boucaruc lui-même étaient les seuls fonds que possédait l'entreprise, des travaux considérables dont une partie avait déjà été concédée à des entrepreneurs particuliers qui ont été forcés de consentir à la résiliation de leurs traités;

» Que, sur ces concessions, il a été prélevé au détriment de la Compagnie des bénéfices frauduleux qui se sont élevés à 10, 15, 25 et jusqu'à 200 0/0; que ces sommes censées payées à Soubaigné, qui ne servait que de prête-nom, étaient versées entre les mains d'Eugène Boucaruc, dont il était l'agent; qu'il est donc évident que les concessions faites en apparence à Soubaigné et C°, l'étaient en réalité à Isidore Boucaruc lui-même, qui réunissait dans une même personne, malgré leur antagonisme, les deux qualités de directeur et d'entrepreneur général;

» Attendu, en conséquence, que s'il n'est point exact de dire que l'entreprise Soubaigné et C° fût purement chimérique, puisqu'en définitive elle a fonctionné et que son existence doit être reconnue, au moins à l'égard des tiers, il est établi que la création de cette entreprise est une manœuvre frauduleuse, conçue et exécutée par Isidore Boucaruc pour persuader à la compagnie dont les intérêts lui étaient confiés l'existence d'une garantie réelle et sérieuse de l'exécution de son chemin de fer, tandis qu'en réalité cette garantie n'était qu'imaginaire et chimérique, et que, par ce moyen, il s'est fait remettre, à l'aide du nom de Soubaigné et par l'intermédiaire de son frère, Eugène Boucaruc, des sommes et des valeurs considérables faisant partie de l'actif de la Compagnie du chemin de fer de Béziers à Graissessac, et a ainsi commis le délit d'escroquerie au préjudice de cette compagnie.

» Attendu qu'Eugène Boucaruc et Soubaigné se sont rendus complices de ladite escroquerie en aidant et assistant l'auteur principal dans les faits qui l'ont préparée, facilitée et consommée; que les trois prévenus ont ainsi commis les délits prévus et punis par les art. 405, 59 et 60 du Code pénal;

» Par ces motifs.

» Condamne Isidore Boucaruc à cinq ans de prison et 3,000 fr. d'amende; Eugène Boucaruc, à trois ans de prison et 50 fr. d'amende, et Soubaigné à deux ans de prison et 50 fr. d'amende. »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi qui approuve les art. 1, 2 et 3 de la convention provisoire passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Messieurs,

Le chemin de fer de Graissessac à Béziers a été concédé par décret du 27 mars 1852. Le rapport ministériel joint au décret justifie ainsi la concession de ce chemin :

« Ce chemin est destiné à créer un débouché facile et économique aux produits du » bassin houiller de Graissessac, en le mettant en communication avec le canal du » Midi et avec la voie de fer qui doit réunir » l'Océan à la Méditerranée. Le gouvernement » a dû accepter avec empressement l'offre qui » lui était faite par une compagnie d'en exécuter les travaux sans aucun concours fi » nancier, à la condition unique d'une con» cession de 99 ans. »

La concession, en effet, a été faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

Aux termes de l'art 1er du cahier des charges imposé à la Compagnie, le chemin devait être terminé dans le délai de quatre années au plus tard, à dater du décret de concession, de manière que le chemin fût praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration de ce délai, soit au 27 mars 1856.

Faute par la Compagnie d'avoir entièrement exécuté ses travaux à l'époque indiquée, elle devait encourir la déchéance.

La construction du chemin, qui devait être établi à une seule voie, présentait d'assez grandes difficultés. Sur une longueur totale de 52,327 mètres, il y avait 3,500 mètres de souterrains, 1,033 mètres de viaducs, 4 à 5,000 mètres de tranchées, 7 à 8,000 mètres de remblais, 375 ouvrages d'art.

Malgré l'importance des travaux et les difficultés d'exécution qu'on devait rencontrer, la Compagnie a pu conclure, en octobre 1852, un marché à forfait avec des entrepreneurs anglais, moyennant la somme de seize millions huit cent mille francs (16,800,000 fr.), et, le 15 décembre 1852, elle s'est constituée au capital de dix-huit millions de francs (18 millions). Ses statuts, comme société anonyme, ont été soumis au gouvernement et approuvés par un décret du 26 février 1853.

Mais, vers la fin de l'année 1854, les entrepreneurs du forfait furent mis en faillite avant d'avoir exécuté leurs engagements. De nouvelles études, de nouvelles évaluations des travaux durent être entreprises. MM. Garella et Castagnol, ingénieurs, avaient évalué la dépense totale à dix millions cinq cent mille francs (10,500,000 fr.), c'est-à-dire à environ 200,000 fr par kilomètre.

Le 5 mai 1855, M Kauffmann, ingénieur de la Compagnie, présentait un état estimatif et une série définitive de prix, montant à la somme de quatorze millions huit cent mille francs (14,800,000 fr.), y compris deux millions de francs pour le matériel roulant; et M. l'ingénieur des ponts et chaussées Kazaine, choisi pour arbitre par la Compagnie et les nouveaux entrepreneurs, donnait une entière approbation à ces évaluations.

Les travaux furent alors entrepris sur toute la ligne; mais bientôt les dépenses excédèrent les prévisions dans des proportions notables, et au mois de novembre 1857, le capital social de dix-huit millions et deux emprunts successifs, montant ensemble à neuf millions, au total vingt-sept millions de francs (27,000,000 fr.), avaient été entièrement absorbés.

La Compagnie n'avait pas même les ressources nécessaires pour faire face, d'une part, aux réparations considérables nécessitées par une inondation qui avait emporté le pont du Libron, ravagé tous les ouvrages circonvoisins et mis obstacle à l'exploitation de la section de Bédarieux à Béziers; et, d'autre part, à l'achèvement de la section de Bédarieux à Graissessac, sur laquelle sont concentrés les travaux d'art les plus difficiles.

Que faire alors? Recourir de nouveau au crédit public pour obvier aux embarras du moment?

C'est ce que pensa l'assemblée générale des actionnaires, qui, le 26 mars 1858, autorisa le conseil d'administration à émettre un nouvel emprunt de six millions de francs (6,000,000 f.)

Mais la crise commerciale qui sévissait alors, la mauvaise situation de la Compagnie, et, il faut bien le dire, des rumeurs fâcheuses qui n'allaient à rien moins qu'à entacher la moralité de son administration, un passif considérable devenu exigible, tout enfin paraissait conspirer contre le succès de cette dernière tentative.

Elle échoua. Débordée alors par des réclamations incessantes, assaillie de procès, menacée d'une déclaration de faillite, la Compagnie se réfugie dans l'idée d'un séquestre mis par l'État sur l'entreprise.

Le 4 mai 1858, une demande est adressée au ministre dans ce but, et le 12 mai suivant, le séquestre est prononcé.

L'État, en qualité d'administrateur provisoire, s'empresse de pourvoir aux nécessités les plus urgentes; puis il porte ses efforts sur les lacunes du chemin, de façon à en rendre au plus vite l'exploitation possible.

La dépense faite en travaux par l'administration du séquestre, jusqu'au 31 décembre 1858, s'élevait à 500,000 fr., y compris la somme de 32,724 fr. 01 c. affectée à l'exploitation et au personnel.

En janvier et février 1859, une somme de 100,000 fr. s'est ajoutée à celle portée ci-dessus. Le total de la dépense avancée par l'État, jusqu'à fin février dernier, est donc approximativement de 600,000 fr.

Au moyen de cette avance, les ingénieurs chargés du séquestre ont pu ouvrir le chemin aux marchandises dès le 20 septembre 1858, et le mettre en état de recevoir aujourd'hui des trains de voyageurs.

Telle est la situation matérielle de l'entreprise.

Mais, pour que le chemin soit complètement terminé dans les conditions du cahier des charges, il faut que la Compagnie dépense encore en travaux complémentaires une somme de 800,000 fr.

Quant à la situation financière de l'entreprise, elle s'est notablement améliorée, grâce à d'heureuses modifications dans le personnel dirigeant, grâce aussi à l'activité déployée, ainsi qu'à la confiance inspirée par les nouveaux administrateurs.

Les dettes exigibles s'élevaient, au moment où le chemin a été mis sous séquestre, à 4,573,000 fr.; elles se réduisaient, fin février dernier, à 1,808,469 fr., en sorte que le bilan de la Compagnie peut être établi ainsi qu'il suit :

Dettes à éteindre		1,808,469
Travaux exécutés	600 000	1,400,000
— à exécuter	800,000	
Acquisition de matériel		345,000
Total		3,553,469

Les ressources de la Compagnie consistaient en 17,591 obligations du dernier emprunt qui n'avaient pas été émises, et qu'elle reconnaissait ne pouvoir produire plus de deux millions. Le déficit serait donc d'environ 1,500,000 fr. pour pourvoir à l'acquittement de cette charge,

Digitized by Google

ainsi qu'aux obligations de toute nature qu'entraînerait une exploitation complète et régulière de son chemin, la Compagnie n'a d'autre ressource que de contracter un nouvel emprunt de 3 millions. Mais cet emprunt ne sera possible que si l'État consent à lui accorder sa garantie pour cet emprunt ainsi que pour les trois autres qui l'ont précédé.

La situation matérielle et financière de la Compagnie étant ainsi connue et appréciée, son nouveau conseil d'administration a pensé que le gouvernement pouvait opportunément, et sans périls, mettre fin au séquestre et lui laisser reprendre la gestion de son entreprise, à la condition, toutefois, que son avenir serait protégé par des mesures analogues à celles qui ont été récemment prises dans l'intérêt des autres compagnies de chemins de fer.

La Compagnie de Graissessac à Béziers a donc demandé au gouvernement : 1° la garantie par l'État de l'intérêt à 5 0/0 du capital et de l'amortissement de ses emprunts s'élevant à 15,000,000 fr. pour le passé, et pour l'avenir à 3,000,000 fr., soit en totalité, 18,000,000 fr.; 2° que le remboursement des sommes avancées par l'État, en vertu de sa garantie, n'eût lieu qu'après prescription, au profit de ses actionnaires, d'un intérêt de 3 0/0 des sommes par eux versées.

Ces propositions ont été soumises, par le ministre des travaux publics, à l'examen et à l'avis préalable d'une commission spéciale, prise dans le sein du comité consultatif des chemins de fer, laquelle devait elle-même soumettre son travail au comité, afin de provoquer de sa part une délibération propre à éclairer l'administration supérieure.

Pour la commission spéciale et pour le comité des chemins de fer, la question se présentait sous le double point de vue de l'intérêt général et de l'intérêt particulier du Trésor. C'était, en effet, sous cette double face qu'elle devait être envisagée par le conseil d'État et par le Corps législatif. Au point de vue de l'intérêt général, on s'est demandé s'il fallait laisser périr une entreprise créée dans un but d'utilité publique, arrivée à la dernière phase de ses engagements vis-à-vis de l'État, et dont la mise en faillite pourrait exercer une fâcheuse influence sur toutes les valeurs de chemins de fer. Quelle que soit donc la gravité des reproches qu'on soit en droit d'adresser à l'ancienne administration de cette Compagnie ; quelque déplorables qu'aient été les abus commis, il n'en paraît pas moins certain qu'une mise en faillite aurait l'inconvénient de nuire au crédit des entreprises du même genre, et de rendre victimes de ces mesures rigoureuses des créanciers dont le sort est digne d'intérêt. Il y avait donc un intérêt public à prévenir une catastrophe frappant sur une entreprise de chemin de fer.

Ce premier point résolu, la question se présentait dans ses affinités avec l'intérêt du Trésor public. La garantie, par l'État, des intérêts et de l'amortissement du capital *emprunt* de la Compagnie de Graissessac à Béziers sera-t-elle effective ou purement nominale ?

Bien que la Compagnie déclare qu'elle a surtout besoin de l'appui moral de l'État, il résulte des documents produits, notamment des évaluations faites aussi largement que possible par les ingénieurs du gouvernement, que, pendant une période de cinq ou six années, c'est-à-dire au début de l'exploitation, les recettes du chemin seront insuffisantes pour acquitter les charges de la Compagnie, et qu'on ne peut espérer la cession du secours financier de l'État que lorsque les revenus du chemin atteindront 1,800,000 fr. annuellement.

Ce produit se composerait de deux éléments : le transport de la houille, pour 1,600,000 fr., et les voyageurs et marchandises ordinaires pour 200,000 fr.

Mais le transport de la houille, au prix de quatorze centimes par tonne et par kilomètre, exigerait, pour produire le revenu ci-dessus indiqué, un développement considérable de l'extraction telle qu'elle est actuellement pratiquée dans le bassin de Graissessac.

Depuis 1852 jusqu'en 1858 inclusivement, le *quantum* de l'extraction a varié de 42 656 à 56,951 tonnes; or, pour produire un revenu annuel de 1,600,000 fr., il faudrait un transport annuel de 267,000 tonnes de houille. Ce chiffre de production sera-t-il atteint dans un petit nombre d'années au bassin houiller de Graissessac ? Telle est la question.

Pour l'affirmative, on a fait ressortir l'importance des richesses minérales de cette localité ; la qualité supérieure de ses houilles grasses qui, d'après les expériences faites par le ministère de la marine, peuvent rivaliser avec celles de Newcastle pour les besoins de la navigation à vapeur ; l'impossibilité qu'il y aurait dès lors à laisser ces mines dans leur état manifestement insuffisant de production : enfin le bas prix d'extraction et la certitude des bénéfices considérables qui résulteront, pour les exploitants, du débouché que va leur offrir le chemin de fer, soit pour répandre leurs produits dans la contrée, soit pour les exporter dans le rayon de la Méditerranée.

On invoque, à l'appui de ces présomptions si graves et en apparence si fondées, la puissante analogie des faits qui se sont accomplis lorsque les mines de la Grand'Combe ont été placées dans les mêmes conditions. La production de ces mines, qui était en 1840 de 61,869 tonnes seulement, s'est élevée successivement à mesure que s'ouvraient les sections de chemins de fer, pour atteindre en 1857 le chiffre, comparativement énorme, de 474,000 tonnes. Ne peut-on pas espérer, sous l'influence des mêmes causes, un résultat à peu près équivalent? Les avances du Trésor paraîtraient donc devoir s'amoindrir d'année en année et se borner à un court espace de cinq ou six années, suivant les calculs des hommes spéciaux qui se sont occupés de cette affaire.

Les considérations générales, et les motifs particuliers que nous avons eu l'honneur de mettre sous vos yeux, ont déterminé le comité consultatif des chemins de fer à donner un avis favorable à la demande de la Compagnie de Graissessac à Béziers, en ce qui touche la garantie d'intérêt de son capital *emprunt*. Quant au capital *actions*, il a pensé qu'il convenait de le laisser dans les conditions actuelles et de ne pas admettre le mode de remboursement proposé par la Compagnie dans l'intérêt de ses actionnaires. La situation de ces derniers ne serait donc point améliorée par le projet de loi qui vous est soumis.

Le conseil d'État, Messieurs, a attentivement examiné toutes les questions qui se rattachent à la demande de la Compagnie ; et c'est après avoir pesé bien mûrement toutes les raisons produites dans les avis préalables et dans la discussion qui les a suivis, que le gouvernement a pensé qu'il y aurait des inconvénients sérieux à laisser périr, dans les mains d'une industrie privée, une entreprise de chemin de fer, alors qu'en lui prêtant le crédit de l'État, on peut avoir l'espérance de la voir échapper à une ruine certaine ; que la situation exceptionnelle dans laquelle se trouve la Compagnie de Graissessac à Béziers ne permet point, sans doute, à l'État, d'intervenir dans la même mesure et de la même manière que pour les autres compagnies ; mais, qu'il y a, comme nous l'avons dit, des raisons d'intérêt général et des considérations d'équité et de bonne justice qui conseillent impérieusement de venir en aide à des porteurs d'obligations qui, après tout, ont prêté leur argent à une entreprise d'utilité publique, du même caractère que celles au profit desquelles l'État vient de faire un acte si éclatant de patronage.

Le gouvernement vous propose donc de garantir l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés ou à contracter par la Compagnie, dans la limite de 18 millions de francs, sans que néanmoins la dette de l'État puisse excéder annuellement la somme de 1,040,000 fr.

Quant à la durée de cette garantie, comme il s'agit de travaux presque entièrement exécutés, d'un chemin qui sera bientôt en exploitation régulière et complète, le gouvernement a pensé qu'il convenait de la réduire à l'espace de temps nécessaire pour que l'expérience vînt confirmer ou détruire les prévisions. Il vous propose de lui assigner une durée de douze années seulement. Dans cet intervalle, en effet, on pourra constater l'importance du trafic, recueillir les fruits d'une sage et prudente administration, et déterminer d'une manière à peu près sûre le régime des recettes et des dépenses de l'exploitation. Par les faits acquis il sera possible de préjuger l'avenir : si les douze années sont favorables au développement de l'entreprise, la tutelle financière de l'État ne lui sera plus nécessaire; si, malgré cette tutelle, elle n'a pas prospéré, il y aura lieu, pour le gouvernement, d'aviser à l'aide des moyens que lui réserve le cahier des charges. Telle est, Messieurs, l'économie de l'article 1er de la convention que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation, et en retour de laquelle le gouvernement a obtenu de la Compagnie quelques modifications au contrat primitif, qui mettront celui-ci en harmonie avec les clauses générales des cahiers des charges le plus récemment approuvés.

Dans le système du projet, l'État sera remboursé de ses avances, avec les intérêts à 4 0/0, sur les produits nets du chemin de fer, dès que ces produits nets dépasseront la somme de 140,0 0 fr., garantie par lui : c'est la disposition de l'article 2.

Enfin l'article 3 stipule, au profit de l'État, le partage des bénéfices avec la Compagnie au delà de 8 0/0 du capital dépensé. Quelque improbable que paraisse, aujourd'hui, la réalisation de cette clause, il était utile de l'insérer, parce qu'il est difficile de pressentir ce que l'avenir réserve à l'industrie si féconde de ces nouvelles voies de communication, et parce que, d'ailleurs, il importe de donner, autant que possible, un caractère d'uniformité à l'ensemble des contrats qui établissent les rapports de l'État avec les compagnies de chemins de fer.

Signé à la minute :

HEURTIER, conseiller d'État, rapporteur,
DE FRANQUEVILLE, conseiller d'État.

Certifié conforme :

Le conseiller d'État,
secrétaire général du conseil d'État,
Signé : F. BOILAY.

Digitized by Google

PROJET DE LOI

Qui approuve les articles 1, 2 et 3 de la convention provisoire passée entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Article unique. — Sont approuvés les articles 1, 2 et 3 de la convention ci-annexée passée le entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 16 mai 1859.

Le président du conseil d'Etat,
J. BAROCHE.

Le conseiller d'Etat, secrétaire général du conseil d'Etat,
Signé : F. BOILAY.

Certifié conforme :
Le conseiller d'Etat, secrétaire général du Conseil d'Etat,
Signé : F. BOILAY.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, ayant notamment pour objet d'accorder à la Compagnie une garantie d'intérêt.

L'an mil huit cent cinquante-neuf et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, ladite Compagnie représentée par

MM. Bénat (Gustave),
Chaper (Alphonse),

Président et membre du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue Taitbout, 45, agissant en vertu tant d'une délibération du conseil d'administration en date du , que d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à garantir, pendant douze années (12 années), à partir de la loi qui approuvera la présente convention, et jusqu'à concurrence d'une somme annuelle qui, en aucun cas, ne pourra excéder 1,040,000 francs, l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés ou à contracter par la Compagnie, sans que le montant de ces emprunts puisse dépasser un capital de dix-huit millions de francs.

Art. 2. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0) par an, sur les produits nets du chemin de fer, dès que ces produits nets dépasseront la somme de un million quarante mille francs garantie par l'Etat, et dans quelque année que l'excédant se produise.

A l'expiration de la concession ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'art. 37 du cahier des charges ci-annexé, si l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'art. 36 dudit cahier des charges.

Art. 3. — A partir du 1er janvier 1865, si le produit net de l'exploitation excède huit pour cent (8 0/0) du capital dépensé par la Compagnie, la moitié de l'excédant sera attribué à l'Etat.

Art. 4. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'art. 1er de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

2° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter en sus d'un capital de dix-huit millions de francs (18,000,000 fr.).

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices, et notamment le mode suivant lequel la Compagnie devra justifier des frais de construction.

Le compte de premier établissement sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, le 1er juillet 1859, et arrêté définitivement le 1er janvier 1865.

Toutefois, après l'expiration de ce délai, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 5. — Le chemin de fer de Graissessac à Béziers sera régi par le cahier des charges ci-annexé, lequel sera substitué au cahier des charges annexé au décret du 27 mars 1852, à dater de la loi qui approuvera la présente convention.

Toutefois, les dispositions du titre IV de ce nouveau cahier des charges ne seront appliquées qu'à partir du 1er janvier 1860.

Art. 6. — La Compagnie ne pourra émettre de nouvelles obligations qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et la quotité des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 7. — A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité, que la Compagnie est tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public, en vertu de l'art. 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée, par décret impérial délibéré en conseil d'Etat, la Compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui, dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 8. — Sont abrogés :

1° Le cahier des charges annexé au décret du 27 mars 1852;

2° La convention dudit jour 27 mars 1852, en tant qu'elle se réfère audit cahier des charges.

Art. 9. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

CORPS LÉGISLATIF.

COMPTE RENDU

De la séance du mercredi 18 mai 1859.

Suite (1).

PRÉSIDENCE DE M. SCHNEIDER, VICE-PRÉSIDENT.

M. DE SAINT-GERMAIN dit qu'il avait présenté, d'accord avec MM. de Kergorlay et de Caulincourt, un amendement ayant pour objet d'abréger de trois ans le délai d'exécution de la ligne d'Argentan à Granville. Le délai de neuf ans pour l'exécution de cette ligne courra-t-il du mois de mai 1858 ? Telle est la question que s'est posée l'orateur. Lorsque l'on a vu que les conventions faites avec la Compagnie de l'Ouest étaient remises en question, allaient subir des modifications, l'orateur et ses deux collègues ont pensé qu'il pouvait y avoir lieu de demander quelque chose à cette Compagnie en échange des avantages qui lui étaient faits.

La ligne d'Argentan à Granville était depuis longtemps appelée par les vœux des populations ; la contrée fit avec empressement des sacrifices. Plus de 2 millions furent votés par les conseils généraux des départements que cette ligne devait traverser. La concession eut lieu, et l'orateur dit qu'elle fut faite dans des circonstances fâcheuses pour les localités. Avant que fût votée la loi du 2 mai 1855, une Compagnie s'était présentée qui avait demandé la concession sans exiger pour cela aucune subvention ; cette Compagnie était prête, elle avait apporté ses premiers capitaux. C'est alors que la Compagnie de l'Ouest intervint. La loi du 2 mai 1855 imposa au profit de cette Compagnie un sacrifice de 4 millions. Des réclamations s'élevèrent. Il fut expliqué par le gouvernement que si les 4 millions ne pouvaient être réalisés, ce chiffre serait réduit. Ce qui avait été prévu étant arrivé, la subvention fut réduite à 2 millions, et cela est consacré par le projet de loi.

Mais l'orateur se plaint que l'on ne fasse partir le délai pour l'exécution que du mois de mai 1858, époque à laquelle la subvention de 2 millions votée par les départements fut homologuée par le corps législatif. Il eût voulu que le point de départ fût reporté à 1855. Dès cette époque, en effet, plus de 2 millions avaient été souscrits. Ainsi, dès 1855, on était dans les conditions actuelles qui n'imposent que 2 millions. L'honorable membre dit qu'une abréviation de délai pouvait d'autant plus être espérée que la ligne à construire sera bonne. Elle aura beaucoup d'importance, cela est constaté dans le rapport. Elle donnera lieu à un trafic considérable, et c'est là une des raisons qui avaient excité les honorables membres à présenter leur amendement. Une autre raison encore les avait déterminés, et l'orateur regrette que ce motif n'ait pas été indiqué dans le rapport.

Il y a en France deux ports considérables, Saint-Malo et Granville, qui n'ont pas encore de chemin de fer. Ces deux ports vivent de la même vie ; ils ont le même trafic, le même commerce. On peut, jusqu'à un certain point, dit qu'ils ne forment qu'un seul port. Néanmoins, ils ont des intérêts distincts. Selon l'orateur l'un sera sacrifié à l'autre par ce seul fait que le port de Saint-Malo aura sa voie ferrée en 1863, tandis que le port de Granville n'aura la sienne qu'en 1867.

L'orateur fait observer que de là résultera pour Granville une situation très-fâcheuse. Dans son commerce, dans ses spéculations, Granville sera devancée de quatre ans par Saint-Malo. L'honorable membre répète qu'il y aura là pour Granville la cause d'un très-grave dommage. Il fait remarquer que cela serait d'autant plus injuste que Saint-Malo ne supportera aucun sacrifice pour obtenir un chemin de fer, tandis que Granville et les localités intéressées ont, dès l'origine, offert de s'imposer une charge importante.

L'honorable membre exprime le regret que la commission n'ait pas fait connaître le motif de son refus de restreindre un délai qu'il importe tant à Granville de voir abréger. L'orateur et ses collègues ne renoncent pas d'ailleurs à l'espoir d'obtenir satisfaction. Ils s'a-

(1) Voir le numéro du 28 mai 1859.

Digitized by Google

dresseront au gouvernement et lui demanderont avec instance de hâter l'exécution du chemin de fer, afin que le port de Granville ne soit point frappé de mort.

M. VUILLEFROY, *président de section au conseil d'État, commissaire du gouvernement*, dit que le décret qui a fait, en 1855, la concession de la ligne dont il s'agit, était conditionnel. La condition imposée était que les départements intéressés fourniraient une subvention de 4 millions. Cette condition n'a pu être remplie. La subvention à fournir a été réduite par le gouvernement à 2 millions, et le projet de loi en délibération consacre cette situation. Le gouvernement a donc témoigné son intérêt pour la contrée et pour le chemin de fer.

M. le commissaire du gouvernement se demande s'il fallait aller au delà; le décret de 1855 dit que la ligne d'Argentan à Granville sera exécutée dans le délai de neuf ans; le projet de loi maintient ce délai. Fallait-il obliger la Compagnie de l'Ouest à exécuter dans un délai moindre la ligne d'Argentan à Granville? Le gouvernement a considéré que la Compagnie de l'Ouest était une des plus chargées, une de celles dont la situation avait le plus motivé la présentation du projet de loi.

L'administration a pensé que le plus grand intérêt auquel il fallût pourvoir, c'était l'exécution du chemin de Rennes à Brest; que tous les efforts devaient être dirigés vers ce but. Raccourcir les délais à l'égard d'une autre ligne n'a pas paru possible dans la situation présente d'une compagnie au secours de laquelle on est obligé de venir d'une manière exceptionnelle. M. le commissaire du gouvernement déclare d'ailleurs que si les circonstances venaient à permettre l'exécution dans un délai moindre, cette occasion serait saisie avec empressement, mais la prudence ne permettait pas de rédiger autrement qu'on ne l'a fait la disposition concernant la ligne d'Argentan à Granville. Il s'agit par le projet de loi de donner à la Compagnie de l'Ouest le moyen d'exécuter ses conventions, et non pas de lui en imposer de plus lourdes.

M. DE SAINT GERMAIN fait observer que s'il a demandé que le délai d'exécution courût de 1855, c'est que les conditions qui se trouvent être, en fin de compte, imposées aux localités intéressées (une subvention de 2 millions) étaient déjà plus que remplies en 1855.

M. VUILLEFROY, *commissaire du gouvernement*, fait observer que la convention de 1853 porte en termes formels que le délai pour l'exécution courra, non à partir du vote de la subvention, mais à partir de l'époque où le vote de cette subvention aura été régulièrement homologué.

M. DE CORNEILLE signale dans les pièces annexées au projet de loi une lacune relative au chemin de fer de Rouen à Amiens, et à cet égard une explication de MM. les commissaires du gouvernement lui paraît indispensable. Ce chemin a été concédé pour un tiers seulement à la Compagnie de l'Ouest et pour le surplus à la Compagnie du Nord, laquelle est exclusivement chargée d'exécuter des travaux. En ce qui concerne la Compagnie de l'Ouest, on a produit le projet de convention et un cahier de charges, duquel il résulte que les travaux devront être achevés le 26 juin 1863. Mais en ce qui touche la Compagnie du Nord, il n'existe, du moins sous les yeux de la chambre, qu'un projet de convention, et il ne s'y trouve pas un mot qui se réfère à l'obligation d'avoir achevé les travaux en 1863, bien que cette Compagnie soit précisément celle à laquelle incombe exclusivement l'obligation de les exécuter. L'honorable membre demande si, nonobstant cette omission, la Compagnie du Nord est liée par la clause qui est insérée dans le cahier des charges de l'Ouest, et qui a trait à l'exécution obligatoire des travaux pour le 26 juin 1863.

M. DE FRANQUEVILLE, *commissaire du gouvernement*, répond que la convention approuvée par le décret du 26 juin 1857, qui a concédé à la Compagnie du Nord les deux tiers du chemin de fer de Rouen à Amiens en la chargeant de l'exécution de la totalité des travaux, a rendu l'achèvement des travaux obligatoire dans un délai de six ans, c'est-à-dire précisément à la même date du 26 juin 1863. Les obligations imposées à la Compagnie du Nord et à celle de l'Ouest sont donc parfaitement concordantes.

L'article 7 est mis aux voix et adopté.

M. ROULLEAUX-DUGAGE a la parole sur l'article 8, qui est relatif à la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi. L'honorable membre sollicite une explication qui aura pour effet de rassurer les populations intéressées à l'embranchement d'Agde sur Lodève. Cette explication lui paraît nécessitée par la différence qu'il y a entre les termes de la convention du 16 août 1854, approuvée le 19 du même mois, et ceux de la nouvelle convention annexée au projet. Par l'article 2 de la convention de 1854, la Compagnie s'engage à exécuter un embranchement se détachant à Agde de la ligne de Bordeaux à Cette, et se dirigeant par Pézénas sur Clermont et Lodève. Cet article 2 ajoute que toutefois la Compagnie ne sera tenue à exécuter au delà de Pézénas qu'une longueur correspondant à une dépense de 1 million 650 mille francs, que les travaux de cet embranchement devront être exécutés dans un délai de cinq ans, à partir du décret qui approuvera la convention. Ce délai de cinq ans prendrait fin au mois d'août 1859.

L'orateur cite ensuite les termes de la nouvelle convention passée le 28 décembre dernier, qui porte: « Le ministre concède à la Compagnie du Midi ...: 2° le prolongement jusqu'à Lodève du chemin d'Agde à Clermont. » Le passage par Pézénas ne figure pas dans cette rédaction. L'honorable membre dit que l'on s'est ému de l'omission de cette désignation, attendu que cela semblerait laisser à la Compagnie la faculté de s'écarter des points primitivement fixés par le décret du 19 août 1854. Les populations intéressées considèrent comme acquise la convention de 1854, et elles pensent qu'il ne peut être nullement dans l'esprit de la nouvelle convention de déroger aux termes exprès des conventions précédentes.

Il y a un autre point sur lequel l'orateur demande également une explication. Le délai de cinq ans accordé par la première convention pour l'exécution du chemin expire au mois d'août prochain. La nouvelle convention porte que *le prolongement sur Lodève* sera terminé dans un délai de six ans. L'honorable membre suppose que ce délai de six ans ne s'applique qu'à ce qui doit être fait au delà de Pézénas, mais non à la portion du chemin entre Agde et Pézénas, pour laquelle un délai de cinq ans a été stipulé dans la convention première. Il n'est pas possible que le délai primitif de cinq ans ait été porté à six ans pour la confection du chemin jusqu'à Pézénas. L'orateur demande que MM. les commissaires du gouvernement veuillent bien dire s'ils adhèrent à sa manière d'interpréter la convention nouvelle.

M. DE FRANQUEVILLE, *commissaire du gouvernement*, rappelle que la Compagnie du chemin de fer du Midi était tenue d'exécuter un embranchement d'Agde à Pézénas, et de prolonger cet embranchement jusqu'à un point qui n'était pas déterminé, mais seulement jusqu'à ce qu'elle eût dépensé une certaine somme. Il a paru que c'était là une convention mal définie. Lors de la concession du réseau pyrénéen, il a été porté remède à cette situation; on a décidé que l'embranchement d'Agde à Pézénas serait prolongé jusqu'à Clermont dans un délai de quatre ans.

Mais dans la discussion des nouvelles conventions, on s'est demandé si Clermont devait rester le point extrême de cet embranchement; il a paru préférable que l'embranchement fût porté jusqu'à Lodève, ville manufacturière et industrielle. Dans l'état présent des choses, M. le commissaire du gouvernement dit que le cahier des charges stipule trois délais: l'un pour l'exécution du chemin d'Agde à Pézénas, le second pour le chemin de Pézénas à Clermont, enfin un troisième pour le chemin de Clermont à Lodève. C'est seulement à cette dernière partie de la ligne totale que s'applique le délai de six ans. Pour les autres sections, les délais primitifs sont maintenus. L'orateur du gouvernement ajoute qu'il n'est nullement dérogé à la condition du passage du chemin par Pézénas. Du reste, pour éviter toute incertitude, on pourra rétablir dans la rédaction définitive la mention de la ville de Pézénas, et expliquer que le délai de six ans est applicable seulement au prolongement de Clermont à Lodève.

M. ROULLEAUX-DUGAGE déclare être satisfait par ces explications. Il insistera seulement sur un point. Le délai donné pour la confection du chemin depuis Agde jusqu'à Pézénas expire le 19 août prochain. Assurément l'orateur ne demande pas que le chemin de fer soit terminé dans un délai si court; il n'a pas non plus l'idée de demander la déchéance pour l'exécution de cette partie des conventions; mais il prend acte des paroles qu'a prononcées M. le commissaire du gouvernement. Il ne saurait se contenter de la promesse de faire commencer les études, comme cela a été promis, au sujet d'une autre ligne, par MM. les commissaires du gouvernement. Il insiste formellement pour que des travaux qui devraient être presque finis et qui ne sont pas même commencés, soient immédiatement entrepris et poussés avec la plus grande activité.

M. DE FRANQUEVILLE, *commissaire du gouvernement*, dit que certainement l'administration aura égard autant que cela lui sera possible aux observations de l'honorable préopinant. L'administration a eu soin de respecter tous les délais inscrits dans les cahiers des charges, et, à cet égard, l'orateur déclara que ce qu'il a dit relativement à l'embranchement de Pézénas s'applique aussi aux autres lignes. Tous les délais fixés dans les cahiers des charges ont été maintenus. Cela ne veut pas dire que, d'une manière absolue et rigoureuse, tous les embranchements seront terminés dans les délais fixés. Mais du moins l'administration ne négligera rien pour que l'on reste dans les délais; en ce qui concerne spécialement l'embranchement de Pézénas, elle fera tout ce qui sera en elle pour que l'achèvement en ait lieu le plus promptement possible.

M. AYMÉ dit qu'une grande ligne partant de Marseille arrive à Dijon; que de Dijon pour gagner l'Est il y a une solution de continuité. Avant les chemins de fer, pour aller de Dijon à Nancy on mettait six heures; il en faut douze aujourd'hui. L'orateur voudrait qu'une contrée peu favorisée et qui n'a guère que la culture pour ressource obtînt du moins le rétablissement d'une communication qui existait autrefois. Au nom des populations de l'Est, l'orateur appelle l'attention de l'administration sur cette solution de continuité qui existe entre Dijon et Nancy. Il pense que la Compagnie de l'Est, dont les travaux sont presque achevés, pourrait exécuter la ligne qui comblerait la lacune signalée par lui; elle pourrait d'autant mieux s'en charger que le chemin de fer nouveau serait très-productif.

M. LE BARON DAVID dit qu'il votera pour l'adoption du projet de loi, parce que le rejet de ce projet, au milieu d'une guerre entreprise au nom du droit et de la justice, porterait atteinte au crédit des compagnies et de l'État. Mais l'honorable membre déclare qu'il n'est pas resté indifférent en entendant exposer les abus qui ont été reprochés hier à certaines compagnies. Il ne voudrait pas laisser à ses adversaires politiques le privilége de flétrir des faits qui auraient présenté un caractère de dilapidation. Il a été surpris d'entendre dire qu'on n'avait pas produit dans le débat d'arguments sérieux.

A son avis, on présente un argument sérieux quand on signale une disproportion énorme entre le capital-actions et le capital-obligations; quand on dit que les traités passés librement avec les compagnies devaient être exécutés, et que l'État, en revenant sur ces traités, donnait un funeste exemple aux compagnies qui ont intérêt à ne pas remplir avec exactitude leurs engagements. On présente un argument sérieux quand on montre les compagnies qui se partagent un immense monopole, hier suppliantes, aujourd'hui traitant avec l'État sur le pied de l'égalité. Il a été répondu que le gouvernement saurait les forcer à exécuter toutes les lignes qui leur ont été concédées. Mais si les circonstances devenaient plus difficiles, les compagnies ne se déclareraient elles pas dans l'impossibilité de tenir leurs engagements et ne seraient-elles pas alors les plus fortes?

Lorsqu'on a parlé des fusions qui ont constitué le monopole des cinq grandes compagnies, l'honorable membre a considéré comme un argument très-sérieux les faits qui ont été rapportés hier à propos de la fusion du Grand-Central avec les Compagnies de Lyon et d'Orléans. Il a été péniblement surpris d'entendre déclarer hier que la loi de 1857 avait consacré ce qui avait été fait, et que la question était vidée. Il croit que la critique des actes répréhensibles est toujours opportune et qu'elle est le meilleur moyen d'en prévenir le retour. Il déplore également l'influence trop grande que, selon lui, exercent aujourd'hui les intérêts matériels; loin d'y trouver une force, le gouvernement y rencontre un danger. Les événements récents en fournissent la preuve. Il y a quelques années

Digitized by Google

l'empereur a trouvé la France amoindrie dans l'estime des nations et affaiblie à l'intérieur. Il lui a rendu son prestige au dehors et sa grandeur au-dedans. Tous les cœurs se sont empressés alors autour du gouvernement. Mais quand l'empereur s'est mis à la tête d'une cause sacrée, les intérêts matériels ont fait obstacle à son glorieux désintéressement. Il a fallu, pour vaincre leur opposition, ce mouvement spontané des populations se pressant autour du souverain qui allait se mettre à la tête de son armée ; il a fallu l'élan patriotique des classes populaires apportant au Trésor leurs épargnes pour seconder une entreprise que recommandaient à leur cœur les mots d'honneur, de patrie et de gloire. L'orateur ajoute que sous ce rapport, la guerre, malgré les cruelles nécessités qu'elle entraîne, a rendu déjà au pays un service important : elle a relevé les âmes, elle a rejeté au second plan les intérêts matériels et tous les instincts égoïstes qui abaissent et attristent l'homme. C'est dans ces sentiments que l'orateur votera pour l'adoption du projet de loi.

M. BAROCHE, *président du conseil d'État*, fait observer qu'on ne saurait rentrer dans la discussion générale du projet de loi après trois jours de débat, après que sept articles de ce projet ont été votés. Il n'y a donc pas lieu de revenir sur les considérations qu'a présentées le préopinant. Mais, dans ce que vient de dire cet honorable membre, il est un point sur lequel M. le président du conseil d'État ne voudrait pas que sa pensée pût être mal interprétée. M. David a fait allusion à des paroles que l'orateur a prononcées dans la séance d'hier à propos de la fusion du Grand-Central. Il a été dit au nom du gouvernement que la loi de 1857 avait résolu cette question ; mais on a ajouté que la fusion avait été approuvée, parce que le gouvernement et le corps législatif, après examen, n'y avaient rien découvert qui pût entacher l'honneur ou la moralité de personne, ou qui pût porter une atteinte quelconque aux grands intérêts que l'État doit sauvegarder. C'est uniquement parce que cette fusion avait été reconnue utile, honorable, et ne méritait aucun des reproches qui lui étaient adressés dans la séance d'hier, que M. le président du conseil d'État a cru devoir écarter cette question du débat. Ce n'était pas là une fin de non-recevoir destinée à couvrir des faits qu'il n'aurait pas voulu ou pas cru pouvoir justifier.

La nouvelle loi ne se rattache d'ailleurs à aucun titre à cette opération dès longtemps consommée, et n'a pas pour but, comme on l'a dit, d'indemniser certaines compagnies du préjudice que la fusion leur aurait causé. Les deux premiers articles que la chambre vient de voter démontrent, en effet, que les deux compagnies les moins favorisées par les conventions nouvelles passées avec le gouvernement, ou plutôt celles qui ne reçoivent rien, sont précisément les compagnies d'Orléans et de Lyon, avec lesquelles s'est faite cette fusion du Grand-Central. Ce n'est donc pas pour les dédommager d'un préjudice qu'elles auraient souffert que le projet de loi a été préparé. Le but de ce projet a été au contraire de venir spécialement en aide à des compagnies restées absolument étrangères à la question du Grand-Central. Ainsi, c'est mal à propos qu'on a rattaché au débat actuel les faits relatifs à la fusion de ce chemin. Voilà pourquoi, persuadé que c'était servir la discussion du projet de loi que de la dégager de ce qui se rapportait au Grand-Central, M. le président du conseil d'État a dit hier et répète aujourd'hui : d'abord il n'y a eu dans la fusion du Grand-Central aucun acte prêtant à la critique, ensuite la question a été examinée et décidée par la loi de 1857.

L'article 8 est mis aux voix et adopté.

Au scrutin sur l'ensemble, le projet de loi est adopté par 221 suffrages contre 11, sur 232 votants.

M. LE PRÉSIDENT donne lecture du décret suivant, qui a été transmis par M. le ministre d'État :

Art. 1er. La session du corps législatif est prorogée jusqu'au 28 mai inclusivement.

Art. 2. Notre ministre d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait en conseil des ministres, au palais des Tuileries, le 17 mai 1859.

Pour l'Empereur,
Et en vertu des pouvoirs qu'il nous a confiés,
EUGÉNIE.

Par l'impératrice régente,
Le ministre d'État,
ACHILLE FOULD.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département des Bouches-du-Rhône à emprunter une somme de 400,000 fr. qui sera affectée tant à l'agrandissement de la maison de correction de Marseille qu'à la construction, dans la même ville, d'une caserne de gendarmerie et d'une prison destinée à la détention des femmes.

MM. le vicomte de Rougé et le comte de Chantérac, conseillers d'État, siégent au banc de MM. les commissaires du gouvernement.

Les articles du projet de loi sont successivement mis aux voix et adoptés.

L'ensemble du projet de loi est adopté par assis et levé.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi portant augmentation du personnel des tribunaux de première instance de Lyon (Rhône) et de Saint-Etienne (Loire).

MM. Duvergier, le baron de Sibert de Cornillon et Heurtier, conseillers d'État, siégent au banc de MM. les commissaires du gouvernement.

Les deux articles du projet de loi sont mis aux voix et adoptés.

Au scrutin sur l'ensemble, le projet de loi est adopté à l'unanimité de 226 votants.

L'ordre du jour appelle la délibération sur le projet de loi portant règlement définitif du budget de l'exercice 1856.

MM. de Parieu, vice-président du conseil d'État, le général Allard, Vuillefroy, Boinvilliers, Vuitry, présidents de sections ; le baron Quinette et Godelle, conseillers d'État, siégent au banc de MM. les commissaires du gouvernement.

M. LE BARON DE RAVINEL déclare qu'il ne vient pas parler sur le projet de loi ; il désire seulement dire quelques mots à l'occasion d'un passage du rapport de la commission. Le rapport rappelle que la loi de finances de 1855 avait autorisé le ministre des finances à aliéner des bois de l'État jusqu'à concurrence de 15 millions de francs. Un rapport de la cour des comptes constate qu'il n'a été vendu que pour 6,250,507 fr. 76 c., et que le ministre a mieux aimé arrêter l'opération après plusieurs vaines tentatives, que d'accepter un prix notoirement inférieur à la valeur des bois. Le rapport de la commission s'exprime ainsi à cette occasion : « En louant l'administration d'une résolution aussi sensée, nous nous félicitons que l'État ait, grâce à un heureux mécompte, conservé une propriété utile dont sa sollicitude combat la destruction irréfléchie de la part des particuliers, et dont l'aliénation par lui sera toujours regardée comme un regrettable expédient. »

L'honorable membre se félicite avec la commission de voir qu'une notable quantité des bois de l'État ait échappé à l'aliénation. Il serait heureux de penser que cette utile mesure n'est pas seulement le résultat d'un *mécompte*, comme le dit le rapport, mais qu'en la prenant, le ministre et l'administration se sont rendus à l'évidence et à la vérité.

L'État seul, en effet, peut conserver dans ses forêts des bois de grande dimension, si nécessaires à la marine, et qu'on ne peut espérer de trouver dans les bois des particuliers. L'orateur, s'il avait à qualifier la mesure de l'aliénation des bois de l'État, irait plus loin encore que ne l'a fait la commission ; ce n'est pas seulement un expédient regrettable ; c'est, à son avis, un malheur public que l'aliénation de cette portion si précieuse du domaine de l'État. Il ajoute que l'attitude du pays, en ce moment même, prouve combien on peut compter sur le patriotisme des Français ; c'est un motif de plus pour leur conserver scrupuleusement ces précieuses forêts qui sont le patrimoine de tous.

Les onze articles du projet de loi sont successivement mis aux voix et adoptés.

Au scrutin sur l'ensemble, le projet de loi est adopté à l'unanimité de 232 votants.

La séance est levée.

Approuvé par la commission, le 19 mai 1859.
Le chef des secrétaires-rédacteurs,
DENIS DE LAGARDE.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 28 mai 1859.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale le 27 avril dernier.

Cette assemblée devait avoir un double caractère : elle devait être à la fois assemblée ordinaire et assemblée extraordinaire. L'impossibilité de réunir le nombre d'actions nécessaire pour valider les délibérations de l'assemblée extraordinaire, et par suite l'obligation de vous convoquer de nouveau à un court intervalle, ont déterminé le plus grand nombre d'entre vous à ne réclamer leur droit que pour la seconde assemblée.

Vous n'avez pas à regretter ce délai, qui nous a permis de ne vous réunir qu'après l'accomplissement d'un fait considérable.

La convention que nous avons signée au mois de juillet dernier avec M. le ministre des travaux publics, et qui a été approuvée par le conseil d'État au commencement de cette année, a été convertie en loi et votée par le corps législatif il y a peu de jours.

Votre ratification a été réservée.

Nous venons vous la demander.

Avant de vous communiquer le texte de cette convention dont l'effet sera de consolider le crédit de notre entreprise, et de régler la répartition des produits de manière à ne plus trop charger le présent au profit de l'avenir, nous devons vous présenter des explications nécessaires.

Les entreprises de chemins de fer, déjà importantes dès le début, alors qu'il ne s'agissait cependant que de quelques lignes principales, ont acquis une portée immense à mesure que le nombre des lignes a été augmenté. Une partie notable de la fortune publique y est engagée. Leur crédit se lie intimement au crédit de l'État. On a reconnu la nécessité d'adopter des mesures qui pussent leur donner plus de stabilité, et les préserver autant que possible des mécomptes et des perturbations dont on a vu tant d'exemples. Ces mesures ont été indiquées par la constatation des faits et par l'expérience acquise.

En 1845, alors que le capital des Compagnies de chemins de fer n'était représenté que par des actions, un article des statuts autorisait le paiement d'un intérêt de 4 0/0 pendant la construction.

Ce paiement devait être fait au moyen de l'intérêt produit par le placement temporaire des capitaux disponibles, et le surplus était prélevé sur le capital social, mais à la condition expresse que, lors de l'exploitation des lignes, toute distribution de dividende était interdite, tant que le produit excédant 4 0/0 n'aurait pas réintégré dans la caisse sociale les intérêts payés pendant la construction.

Conformément à cette prescription de la loi, les intérêts payés pendant la construction de la ligne principale de Paris à Strasbourg et de ses embranchements ont été prélevés sur le capital ; ils se sont élevés successivement à la somme de 15,162,500 fr. Ce n'est qu'à la fin de l'exercice de 1852 que cette somme a été complétement réintégrée au fonds social et que nous avons pu vous distribuer un premier dividende.

Cette situation faite par la loi a eu pour fâcheux résultat de maintenir le cours des actions au-dessous du pair pendant plus de six années. Elle a rendu difficiles les appels de fonds, et, par suite, elle a fait subir des pertes notables à ceux des premiers souscripteurs qui se sont trouvés dans la nécessité de vendre leurs titres.

Lors de la concession des nouvelles lignes et de la réalisation des capitaux au moyen d'émission d'obligations, l'article 44 des statuts a été supprimé. Il a été entendu que les intérêts payés pendant la construction constituaient une dépense de premier établissement, et que ces intérêts ne seraient à la charge des lignes construites que lorsqu'elles seraient ouvertes à l'exploitation.

Digitized by Google

Alors s'est révélé un second inconvénient plus grave peut-être que le premier qu'on avait voulu faire disparaître.

En effet, une ligne nouvelle donne peu de produits dans les premiers temps; ce n'est que successivement et après plusieurs années que ces produits peuvent égaler l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé pour sa construction. Tant que cet équilibre n'est pas établi, il y a insuffisance annuelle, et cette insuffisance ne peut être comblée qu'en y affectant les revenus des anciennes lignes.

C'était rétablir l'article 44 des statuts : c'était amoindrir les dividendes et peut-être même en interrompre la distribution, jusqu'à ce que les progrès de la circulation eussent établi l'équilibre entre les produits nets et les intérêts à payer.

Or, le prix des valeurs s'était accru en raison des dividendes distribués.

Rendre ces dividendes incertains, c'était produire un mécompte, ébranler la foi dans l'avenir, et par conséquent porter une grave atteinte au crédit.

En réalité, l'état normal d'une entreprise de chemin de fer ne date pas du jour où les travaux de construction d'une ligne sont terminés; il date du jour où cette ligne a acquis sa mise en valeur, c'est-à-dire du jour où les produits nets de l'exploitation compensent les intérêts et l'amortissement du capital dépensé.

Un revenu coûte tous les sacrifices qu'il a fallu faire pour l'obtenir et pour l'assurer. D'où il suit rigoureusement qu'il faut ajouter aux frais d'établissement d'une ligne nouvelle toutes les pertes d'intérêts qu'elle a occasionnées jusqu'à sa mise en valeur.

C'est sans doute augmenter le capital, et par suite les charges de l'avenir; mais au moment où ces charges doivent se produire, les revenus, conséquence du progrès qui ne s'est encore démenti sur aucune ligne, ces revenus seront assez forts pour les supporter.

Le crédit des valeurs de chemins de fer ne sera consolidé que si les situations acquises par les anciennes lignes sont maintenues, et que si le capital des lignes nouvelles n'est définitivement fixé qu'au moment où leur produit peut en couvrir l'intérêt et l'amortissement.

Ces principes, sur lesquels tout le monde est d'accord, sont reconnus par le gouvernement lui-même, et sont consacrés par la loi nouvelle.

Leur application est le but et l'objet de la convention dont nous allons vous exposer les dispositions.

Les concessions qui forment l'ensemble du réseau de l'Est y sont divisées en deux sections distinctes qui sont désignées sous les noms d'ancien et de nouveau réseau.

L'ancien réseau comprend les lignes :

1° De Paris à Strasbourg avec ses embranchements sur Reims, sur le camp de Châlons, sur Metz et la frontière prussienne, sur Thionville et la frontière du Luxembourg ;

2° De Wissembourg à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle ;

3° Enfin, des petites lignes de Paris à Vincennes et Saint-Maur, de Mulhouse à Thann et à Wesserling.

Son étendue est de 985 kilomètres.

La dépense faite et à faire sur cet ancien réseau, après déduction du prix des travaux exécutés par l'Etat, est évaluée à 310,000,000 fr.

Il sera établi chaque année un compte distinct de l'exploitation et des produits nets de l'ancien réseau. Ces produits nets appartiendront au capital de 310 millions de francs, représentés par 250 millions de francs en actions et par 60 millions en obligations.

Le nouveau réseau comprend les lignes :

1° De Paris à Mulhouse avec ses embranchements sur Provins, Coulommiers, Montereau et Bar-sur-Seine;

2° De Blesme à Saint-Dizier et à Gray ;

3° De Nancy à Gray, par Epinal et par Vesoul.

Son étendue est ensemble de 893 kilomètres.

Le capital est évalué à 367,500,000 fr.

Il est représenté par un nombre correspondant d'obligations émises ou à émettre.

Il sera établi chaque année un compte distinct de l'exploitation et des produits nets des lignes du nouveau réseau.

Jusqu'au 1er janvier 1864, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation.

En cas d'insuffisance, ces intérêts et cet amortissement seront portés au compte de premier établissement.

A partir du 1er janvier 1864, l'Etat garantit pendant cinquante ans, pour intérêt et amortissement, 4 fr. 65 p. 0/0 sur le capital du nouveau réseau.

Jusqu'à cette époque, c'est-à-dire encore pendant cinq années, l'ancien réseau reste dans la jouissance de tous ses produits. Mais à partir du moment où commence la garantie de l'Etat, l'article 7 de la convention introduit une disposition qui modifie cette situation dans un cas indiqué et dans une certaine mesure.

L'exposé des motifs de la loi pose en principe que le nouveau réseau ne peut manquer d'apporter un certain accroissement de trafic aux concessions primitives, et il établit que, dans le cas d'insuffisance de produits sur le nouveau réseau, l'ancien réseau doit tenir compte d'une quotité de l'accroissement de trafic dû à l'établissement des nouvelles lignes, quotité qui diminuera d'autant la garantie donnée par l'Etat.

En conséquence, l'article 7 prescrit que toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, excédant un revenu net moyen de 27,800 fr. par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis.

Un produit net de 27,800 fr. par kilomètre donnerait un dividende de 48 fr. par action.

Mais, si l'Etat est appelé à effectuer sa garantie, il ne l'étendra que jusqu'à concurrence de 4 fr. 65 p. 0/0. Or, l'intérêt et l'amortissement des capitaux ressortant à 5 fr. 75 0/0 environ, il y aurait à parfaire la différence, ce qui diminuerait d'autant le dividende de 48 fr., et pourrait le réduire à 38 fr.

Ce cas, qui est le plus défavorable, ne peut se présenter qu'après l'exercice de 1864, et seulement si à cette époque et pendant cet exercice les produits nets du nouveau réseau n'ont pas égalé l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé.

Est-il probable qu'au mois de décembre 1864, dans six années, l'Etat soit appelé à réaliser tout ou partie de sa garantie ? Telle est la question qui se présente et qui appelle l'examen.

Lorsqu'il s'agit d'établir des prévisions sur une situation qui ne doit se produire que dans un certain laps de temps, il ne serait ni raisonnable, ni prudent de poser des chiffres. Les chiffres ne peuvent être invoqués que lorsqu'il s'agit de justifier le passé ou de constater le présent. Appliqués à l'avenir, ils ont un caractère d'éventualité toujours contestable qui ne peut ni inspirer la conviction, ni commander la confiance. C'est autre part qu'il faut chercher les éléments d'appréciation.

Ces éléments se trouvent dans l'examen de l'ensemble d'un réseau, dans l'étude de chacune des lignes qui le composent, dans la constatation des produits directs qui leur appartiennent en propre, dans la recherche des produits indirects qu'elles doivent espérer de leur reliement avec les lignes voisines, dans la part qui peut leur revenir dans le mouvement général du pays, et enfin dans le temps qui sera nécessaire pour que la circulation se développe, pour que les habitudes se prennent, et pour que les courants commerciaux s'établissent.

Dans un réseau dont l'ensemble est bien coordonné, aucune partie n'est indifférente, à la condition qu'elle trouve toujours une issue. La circulation ne peut devenir active et s'étendre que si elle ne trouve pas de points d'arrêt. Tout embranchement qui est relié avec d'autres lignes ferrées à son point de départ et à son point d'arrivée cesse d'être un embranchement au point de vue du trafic; sa circulation locale est augmentée de la circulation des au-delà ; il devient une section de transit d'une province à l'autre.

L'embranchement d'Epernay à Reims, qui pendant de longues années n'a produit successivement que 18, 20, 22 et 24,000 fr. par kilomètre, a vu tout à coup sa circulation se doubler, depuis que de Reims il se prolonge dans la direction du réseau du Nord et des Ardennes, et depuis qu'en même temps la ligne de Gray ouverte le relie par Auxonne avec le réseau de Lyon. Au mois de janvier dernier, le produit brut kilométrique s'est élevé à 48,000 fr., et nous avons dû commencer immédiatement la pose de la seconde voie.

Aucun des points extrêmes des lignes qui composent le réseau de l'Est ne rencontre de solution de continuité.

La partie sud est reliée au réseau de Lyon à Montereau, à Gray et Belfort.

La ligne latérale au Rhin communique à Wissembourg, avec les chemins de fer de la Bavière rhénane, en contact eux-mêmes avec les chemins de la Hesse électorale et de la Saxe. — A son autre extrémité, à Bâle, elle se relie avec les chemins Suisses.

L'embranchement de Metz à Forbach est prolongé à Saarbruck par les chemins Prussiens, et déjà depuis plusieurs années ses produits nets dépassent d'une manière notable les intérêts du capital dépensé.

L'embranchement de Blesme à Gray devient une partie considérable de la ligne transversale qui établit une communication directe entre le nord et le midi de la France.

L'embranchement de Nancy à Vesoul par Epinal mettra en communication la Lorraine et la Franche-Comté, deux riches provinces qui, de temps immémorial, ont entre elles des relations commerciales importantes et suivies.

L'embranchement de Metz à Thionville sera bientôt prolongé jusqu'à la frontière du grand-duché de Luxembourg. Là, il rencontrera le chemin Grand-Ducal relié à la frontière belge, en face d'Arlon, avec le chemin de fer de Namur à Bruxelles. Ces diverses sections françaises, luxembourgeoises et belges seront achevées et ouvertes à l'exploitation dans le courant du mois de juillet prochain.

Elles feront toutes partie d'une grande ligne qui, d'Ostende et d'Anvers, se dirige sans solution de continuité jusqu'à Marseille, en passant par Bruxelles, Namur, Luxembourg, Thionville, Metz, Nancy, Vesoul, Gray, Auxonne, Châlon-sur-Saône et Lyon.

Cette ligne sera la grande ligne de transit qui joindra dans deux mois la mer du Nord et la Méditerranée, et qui fera passer par la France des transports importants qui jusqu'à présent suivaient des voies étrangères.

Enfin, lorsque le pont du Rhin sera livré à l'exploitation, notre réseau verra s'ouvrir devant lui la circulation de l'Allemagne centrale.

Vous le voyez, le réseau de l'Est ne contient aucun embranchement isolé : il se compose d'une réunion de lignes heureusement coordonnées, qui sont toutes en contact avec des lignes achevées dont les unes ne s'arrêtent qu'à l'Océan et dont les autres dépassent les frontières, reliées qu'elles sont avec les chemins européens.

L'ancien réseau de l'Est n'a pas encore acquis le trafic auquel ces éléments féconds du progrès peuvent le faire prétendre, et le nouveau réseau n'est encore qu'à son début.

Mais ce nouveau réseau est presque complet. — Il ne reste que 161 kilomètres à construire, et d'ici à la fin de 1864, il s'écoulera près de six années pendant lesquelles le progrès poursuivra sa marche incessante. Déjà, ainsi que nous vous l'exposerons dans la suite de ce rapport, le trafic des quatre premiers mois de cette année promet pour 1859 un produit brut kilométrique moyen de plus de 25,000 francs sur l'ensemble du nouveau réseau.

Tels sont les éléments qui peuvent faire apprécier l'avenir du nouveau réseau, et qui nous permettent d'espérer qu'à la fin de 1864, l'Etat ne sera pas appelé à réaliser la garantie qui nous est donnée par la nouvelle loi, et que par conséquent il n'y aura pas lieu d'appliquer les dispositions de l'article 7.

Nous avons accepté le nouveau cahier des charges présenté par le gouvernement.

Ce nouveau cahier des charges ne diffère essentiellement de l'ancien qu'en deux modifications.

La première réduit au quart des tarifs au lieu de la moitié le transport des militaires et des marins. Tou-

Digitized by Google

tefois, cette disposition n'est applicable qu'à partir du 1er janvier 1863.

La seconde fixe à forfait à 300,000 fr. l'indemnité annuelle que nous paie l'administration des postes, et qui jusqu'à ce jour s'était élevée en moyenne à la somme de 340,000 fr. Le paiement de cette indemnité de 300,000 fr. est garanti jusqu'au 1er janvier 1880.

Comme compensation à ces sacrifices, le partage des bénéfices stipulé en faveur de l'Etat par les actes antérieurs de concession, et qui devait commencer au 1er janvier 1861, est reporté au 1er janvier 1872.

Cette question ne nous paraît pas avoir été bien comprise, car beaucoup d'entre vous nous ont demandé des explications sur l'effet que le partage devra produire lors de son application. Peu de mots suffiront pour vous en faire apprécier la portée.

L'Etat n'a droit au partage que sur l'excédant d'un produit net de 8 0/0 de tout le capital dépensé pour la construction du réseau.

Les obligations qui représentent environ les deux tiers du capital ne recevant que l'intérêt et l'amortissement, toute la différence, qui est de 2,25 0/0, reviendra aux actions.

Dans cette situation, le partage n'aura lieu qu'après que chaque action aura reçu un dividende d'environ 60 fr

Le premier article de la convention porte approbation du traité de fusion passé en 1857 entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et celle des Ardennes, traité préalablement approuvé par les assemblées générales des actionnaires des deux Compagnies. Ce traité devant recevoir son exécution le 1er janvier 1864, et la convention signée avec M. le ministre devant avoir son effet tout le temps de la concession, l'article 5 a classé par avance, dans le nouveau réseau de l'Est, les lignes concédées à la Compagnie des Ardennes, et l'article 9 prescrit que lorsque viendra le partage, c'est-à-dire en 1872, il aura lieu sur l'excédant d'un produit net de 8 0/0 du capital dépensé pour la construction des lignes concédées à la Compagnie de l'Est, mais sur l'excédant d'un produit net de 6 0/0 sur le capital dépensé pour la construction des lignes concédées à la Compagnie des Ardennes.

Cette disposition n'amoindrit pas le résultat du partage, tel que nous venons de vous l'expliquer, elle l'augmente au contraire de 0,25 0/0.

Enfin, la nouvelle loi accorde jusqu'au 1er janvier 1865 aux autres compagnies la faculté de porter au compte de premier établissement les insuffisances de produits des nouveaux réseaux; cette faculté cesse pour nous le 1er janvier 1863; mais, par contre, nous sommes autorisés à appliquer les dispositions de la loi à l'exercice de 1858.

(Ici se trouve intercalé le texte de la convention passée entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, convention que nous avons publiée dans notre numéro du 5 mars dernier, page 187.)

Les explications que nous vous avons données sont de nature, nous l'espérons, à vous en faire apprécier l'importance, ainsi que la sécurité qu'elle apporte à vos intérêts tant dans l'avenir que dans le présent.

Nous n'avons pas douté de votre ratification, et nous avons établi nos comptes en conséquence, comme vous allez le voir dans l'exposé qui va suivre de la situation générale de la Compagnie, du degré d'avancement des travaux et du compte rendu de l'exercice de 1858.

Travaux.

Depuis 1853, époque de la concession des lignes qui composent le nouveau réseau, nous avons imprimé une vive impulsion à l'exécution des travaux.

Dans le courant de l'année dernière, la grande ligne de Mulhouse et la ligne transversale de Blesme à Gray ont été ouvertes à l'exploitation.

Voici la situation des sections en voie de construction et le résumé de celles qui restent à construire et qui compléteront les deux réseaux.

Embranchement de Coulommiers

L'embranchement de Coulommiers, dont le développement est de 33,212 mètres, est divisé en deux sections :

Celle de Gretz à Mortcerf, de 18,100 mètres;

Celle de Mortcerf à Coulommiers, de 15,112 mètres.

Le tracé est approuvé; les enquêtes pour l'expropriation des terrains sont terminées, ainsi que celles pour l'emplacement et les dispositions générales des stations extrêmes et intermédiaires.

Par suite d'une adjudication, nous avons passé un marché pour l'exécution des terrassements, des ouvrages d'art, des travaux de ballastage et de la pose des voies.

Sur la première section, les travaux qui ne sont que d'une importance secondaire sont en cours d'exécution. Il est probable qu'elle pourra être livrée à l'exploitation vers la fin de l'automne prochain.

Sur la deuxième section, le jugement d'expropriation vient d'être rendu. Aussitôt que le jury nous aura mis à même d'occuper les terrains, nous commencerons les travaux qui, sur cette section comme sur la première, recevront une vive impulsion.

Ligne de Vincennes.

Nous vous avons informés l'année dernière que, conformément au décret de concession et malgré les obstacles qui avaient été mis à son exécution, nous avions enfin été autorisés à prolonger le chemin de fer de Vincennes jusqu'à la place de la Bastille, mais sous la réserve de laisser entre la voie et le mur d'enceinte un espace de 32 mètres de largeur destiné à l'établissement d'un nouveau boulevard.

Pour satisfaire à ces conditions, il a fallu reporter plus au nord l'axe du chemin de fer entre la rue de Charenton et la Bastille, et, comme conséquence, acquérir de nouveaux terrains pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances.

Dans ces conditions nouvelles, les formalités nécessaires, tant pour l'étude et pour l'approbation d'un nouveau tracé que pour l'expropriation des terrains, ont entraîné une perte de temps considérable, et ce n'est qu'au mois de décembre dernier que le jury a été appelé à déterminer les indemnités à payer pour les expropriations nouvelles.

Nous ne pouvions faire commencer les travaux qu'après l'accomplissement de ces formalités. Ils ont été entrepris avec une grande énergie, et tout nous fait espérer qu'ils seront terminés dans le courant de juillet prochain.

Les stations à l'extérieur de Paris sont achevées, ainsi que les maisons de gardes-barrières, les passages à niveau et les clôtures sèches.

On procède en ce moment à l'exécution des travaux de détail pour le remisage des locomotives et des voitures, pour l'alimentation des machines, la pose des signaux, et pour l'établissement du télégraphe électrique.

Dans cette situation, nous pensons que l'exploitation du chemin de fer de Vincennes pourra être ouverte vers la fin du mois d'août.

Ligne de Nancy à Gray.

La ligne de Nancy à Gray, par Epinal et Vesoul, présente un développement de 178 kilomètres.

Elle se divise en trois parties :

1° La section de Nancy, ou de Blainville à Epinal, d'un développement de 51 kilomètres, et qui est ouverte à l'exploitation depuis le 1er juillet 1857;

2° Celle d'Epinal à Faverney, d'un développement de 72 kilomètres;

3° Celle de Vesoul à Gray, de 55 kilomètres.

La seconde section se subdivise elle-même en deux parties :

La première, d'Epinal à Aillevillers, de 40 kilomètres;

La seconde, d'Aillevillers à Faverney, de 32 kilomètres.

La section d'Epinal à Blainville, ouverte à l'exploitation, apporte à la ligne principale de Paris à Strasbourg, pour être ensuite expédiés sur Paris ou dans le nord de la France, les produits du département des Vosges.

La section comprise entre Aillevillers et Faverney doit apporter à la ligne de Mulhouse, pour être expédiés sur Paris et dans le Midi, les produits de ces mêmes contrées. Elle dessert, en outre, presque directement Plombières et Luxeuil. Les travaux y sont en cours d'exécution. Ces travaux n'ont que peu d'importance, à l'exception de deux ponts de six arches, sur la Lanterne, l'un de 60 mètres d'ouverture, à Conflans, et l'autre de 85 mètres d'ouverture, à Faverney. Leur degré d'avancement est tel qu'ils seront achevés vers la fin du mois de juin prochain, et que cette section pourra être ouverte à l'exploitation dans le courant du mois suivant.

La nécessité de franchir le faîte qui sépare les vallées de la Saône et de la Moselle présente, dans la section comprise entre Aillevillers et Epinal, des difficultés d'exécution qui exigeront des percées souterraines. On procède en ce moment à l'étude du tracé définitif.

Aux termes du cahier des charges, nous ne sommes tenus de livrer cette section à l'exploitation qu'en août 1862, et nous en commencerons les travaux de manière à en faire coïncider l'achèvement avec celui de la section de Vesoul à Gray, qui complétera la ligne transversale qui doit établir une communication directe entre le nord-est et le midi.

Le projet de tracé de cette dernière section a été présenté à l'autorité supérieure, et vient de recevoir son approbation.

Double voie sur la ligne de Mulhouse.

La ligne de Mulhouse avec ses troncs communs sur la ligne principale, sur la ligne de Montereau à Troyes et sur la ligne de Gray, présente entre Paris et Mulhouse un développement de 491 kilomètres.

La double voie est posée :

Entre Paris et Troyes sur une longueur de	106 kil.
Sur le tronc commun avec les lignes de Gray, entre les bifurcations près de Chaumont et de Chalindrey, sur	47
Elle est en cours d'exécution et sera bientôt terminée entre Belfort et Mulhouse, sur	48
De telle sorte que la longueur de la double voie posée sera très-prochainement de	201 kil.

Des dispositions sont prises pour la poser entre Troyes et le point de jonction avec la ligne de Gray près Chaumont, sur une étendue de 93 kilomètres.

Il n'y aura plus alors qu'une solution de continuité entre Chalindrey, Belfort et Vesoul, sur un développement de 135 kilomètres. Cette lacune pourra être comblée successivement par section, d'abord entre Lure et Belfort, puis entre Faverney et Chalindrey, et enfin entre Faverney, Vesoul et Lure, de telle sorte que la pose de la double voie, si indispensable pour assurer le progrès du trafic puisse être complétée à la fin de l'année prochaine sur toute la grande ligne de Paris à Mulhouse.

Raccordement de Strasbourg à Kehl.

Le tracé de l'embranchement qui doit relier la gare de Strasbourg avec le pont du Rhin a nécessité l'étude de divers projets, et a soulevé de longues discussions.

On pouvait passer dans les fossés des fortifications, conformément à l'indication de la transaction internationale, ou s'éloigner de la place et passer, soit au nord, soit au sud, pour se diriger ensuite vers les bords du fleuve.

Le choix à faire entre ces divers tracés était difficile. Il fallait d'une part concilier les exigences militaires avec les intérêts commerciaux, et de l'autre, il fallait tenir compte des intérêts particuliers de l'administration municipale de Strasbourg.

Des décisions du ministre de la guerre et du ministre des travaux publics, rendues sur l'avis conforme de la commission mixte, ont mis un terme à tous les débats en approuvant le projet de tracé présenté par la Compagnie.

D'après ce projet, le tracé se détache de la ligne de Strasbourg immédiatement après le pont, sous la route impériale n° 11; il se développe dans la prai-

Digitized by Google

rie de Kœnigshoffen en contournant les fortifications ; franchit la rivière d'Ill et le canal du Rhône au Rhin ; longe ensuite la digue d'inondation en se rapprochant de la place pour traverser à niveau la route de l'Hôpital et la route impériale n° 68 ; au delà de ces routes, il suit de nouveau la digue d'inondation, derrière le cimetière du Sud, franchit presque normalement le petit Rhin, entre dans l'île des Epis, et vient se raccorder avec l'axe fixé par la transaction internationale en face de Kehl.

Une station sera établie à la proximité de la porte d'Austerlitz, afin de faciliter les relations entre le grand-duché de Bade et le département du Bas-Rhin.

Le projet du tracé définitif est soumis à l'examen de l'administration supérieure.

Un traité préalable a été passé avec des entrepreneurs, et toutes les mesures sont prises pour commencer les travaux aussitôt que l'approbation du tracé définitif nous aura été notifiée.

Pont du Rhin.

Par suite de traités internationaux, le pont du Rhin est construit à frais communs par le grand-duché de Bade et par la Compagnie de l'Est.

Les projets qui ont été arrêtés de concert entre les ingénieurs badois et les ingénieurs français ont été approuvés par les administrations supérieures des deux pays.

Les travaux de construction des piles et des culées ont été confiés à la Compagnie de l'Est.

Les ponts tournants, le tablier du pont et les treillis sont confiés à l'administration badoise.

Les travaux à la charge de l'administration badoise ont été mis en adjudication ; les entrepreneurs badois et les entrepreneurs français ont été appelés à concourir.

L'entreprise du pont en treillis et des portails a été adjugée à l'usine de Pforzheim, et celle des ponts tournants à l'usine française de Graffenstaden.

Les travaux de construction des piles et des culées présentant trop d'incertitude pour être confiés à des entrepreneurs par voie d'adjudication, nous les faisons exécuter par nos ingénieurs.

Ils ont été commencés en octobre dernier.

Aujourd'hui le pont de service qui relie les deux rives, et qui sert tant au transport des matériaux nécessaires à la construction des piles et culées qu'au montage des fermes et tabliers métalliques, est complétement terminé.

Les fondations de la pile culée de la rive française sont terminées ; on va commencer celles de la pile culée de la rive badoise.

Les pieux nécessaires pour enceindre l'emplacement d'une des piles intermédiaires sont battus. On complétera les vannages d'enceinte de cette pile, et on fera la même opération pour la seconde pile intermédiaire, aussitôt qu'on pourra enlever les vannages de la pile culée de la rive française.

Les travaux de ces fondations présentent des difficultés d'autant plus grandes qu'elles sont tout exceptionnelles, et qu'elles ont nécessité des moyens d'exécution tout à fait nouveaux. Il faut descendre à une profondeur de près de 20 mètres au-dessous de l'eau dans un banc de gravier d'une grande épaisseur. Nous espérons que deux campagnes suffiront pour la construction du pont.

Le réseau complet de l'Est se compose d'environ 1,860 kilomètres.

A la fin de cette année, l'exploitation sera ouverte sur plus de 1,700 kilomètres.

Il ne restera plus à construire que le pont du Rhin et les sections suivantes qui appartiennent toutes au nouveau réseau, excepté le raccordement de Strasbourg à Kehl et la section de Thann à Wesserling :

1° Ailleville à Epinal,	40 kilom.
2° Morteerf à Coulommiers,	15 —
3° Thann à Wesserling,	13 —
4° Embranchement de Nar-sur-Seine,	30 —
5° Vesoul à Gray,	54 —
6° Raccordement de Strasbourg à Kehl,	9 —
Ensemble,	161 kilom.

Nous avons e outre à compléter la pose de la seconde voie sur la ligne de Mulhouse et sur l'embranchement de Reims ; ensemble d'environ 255 kilomètres.

Il résulte des documents et des états de situation joints à ce rapport, qu'à la fin de l'exercice 1858, nos ressources, tant en sommes disponibles qu'en approvisionnements généraux et en obligations à émettre, seront suffisantes pour l'exécution des travaux dont nous venons de vous présenter le résumé, et qui compléteront l'ancien et le nouveau réseau.

Exploitation.

Le nouveau réseau, récemment ouvert à l'exploitation sur les quatre cinquièmes de son étendue, a donné les résultats suivants :

Les produits se sont élevés à 12,064,301 fr. 25 c. Ces produits ne pouvaient pas couvrir et n'ont pas couvert les intérêts et l'amortissement du capital dépensé pour la construction de 607 kilomètres, et, conformément aux dispositions de la loi nouvelle nous avons à porter aux frais de premier établissement du nouveau réseau la somme de 9,914,479 fr. 35 c.

Voici le résumé de l'exploitation générale pendant l'exercice dont nous vous rendons compte.

La longueur moyenne de toutes les lignes exploitées a été de 1,552 kilomètres.

Au 31 décembre 1858, la longueur réelle exploitée était de 1,618 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation s'est élevé à 54,208,438 fr. 86 c., ce qui porte à 34,928 fr. 11 c. le produit brut moyen par kilomètre, déduction faite de l'impôt payé au Trésor.

Le produit kilométrique moyen pour 1857, sur une longueur moyenne de 1,256 kilomètres, avait été de 38,237 fr. 74 c.

L'exercice de 1858 présente donc sur celui de 1857 une augmentation de 298 kilomètres dans la longueur moyenne exploitée, et une diminution de 3,309 fr. 63 c. dans le produit kilométrique moyen.

Cette diminution, qui n'a rien d'anormal, était prévue. L'augmentation immédiate de la longueur exploitée fait nécessairement fléchir le produit moyen, en attendant que le progrès accoutumé ait pu développer avec le temps le trafic des nouvelles lignes.

Le nombre des voyageurs a été de 5,715,945, et le produit total de 19,039,410 fr. 65 c., soit 35 0/0 de la recette générale.

Le produit moyen d'un voyageur a été de 0 fr. 06 c. 8 par kilomètre.

La répartition des voyageurs entre les différentes classes a été de :

1re classe.....	6.66
2e —	15.21
3e —	78.13

Le produit des transports à grande vitesse, bagages de voyageurs, articles de messagerie, finances, marchandises expédiées par les trains de voyageurs, a été de 3,811,152 fr. 66 c.

Soit 20 0/0 du produit des voyageurs, et 7 0/0 de la recette générale.

Le produit des transports à petite vitesse a été de 31,257,875 fr. 55 c.

Soit 58 0/0 de la recette générale.

Le nombre de tonnes transportées s'est élevé de 2,300,552.

Soit en moyenne par jour, 6,349.

Le parcours moyen de chaque tonne a été de 171 kilomètres, et le produit moyen de 12 fr. 60 c.

Soit par tonne et par kilomètre, 0 fr. 07 c. 36.

En 1857, le parcours moyen avait été de 169 kilomètres, et le produit moyen de 12 fr. 18 c.

Soit par tonne et par kilomètre, 0 fr. 07 c. 2.

La comparaison des produits de 1857 avec ceux de 1858 présente les résultats suivants sur les diverses lignes de l'ancien réseau considérées isolément.

Epernay à Reims.

Produits en 1857,	826,247 78
— en 1858,	1,239,059 34
Différence en plus,	412,811 56

Metz à Thionville.

Produits en 1857,	570,120 06
— en 1858,	588,029 88
Différence en plus,	17,908 82

Vendenheim à Wissembourg.

Produits en 1857,	691,507 98
— en 1858,	706,087 18
Différence en plus,	14,579 20

Il était évident que l'établissement de la ligne de Mulhouse devait entraîner une diminution dans le trafic de la ligne principale de Paris à Strasbourg et dans la ligne de Strasbourg à Bâle.

Voici les chiffres :

Paris à Strasbourg.

Produits en 1857,	36,098,664 01
— en 1858,	33,309,414 31
Différence en moins,	2,789,249 70

Strasbourg à Bâle et à Thann.

Produits en 1857,	4 377,235 14
— en 1858,	4,063,290 78
Différence en moins,	313,944 36

Sur ces deux lignes la diminution a donc été en moyenne de 7 0/0.

Il nous paraît probable que cette diminution sera plus que compensée par le surcroît de trafic qui sera la conséquence de l'établissement du pont du Rhin.

Depuis le 1er janvier de cette année, le revenu kilométrique moyen de toutes les lignes qui composent le nouveau réseau a été comme suit :

Janvier, 31 jours,	1,964 fr.	61
Février, 28 —	1,925	91
Mars, 31 —	2,150	58
Avril, 30 —	2,383	»
Ensemble pour les quatre derniers mois,	8,414	10

Ces résultats nous promettent pour l'ensemble du nouveau réseau un produit kilométrique moyen de 25,242 francs, en supposant qu'il n'y ait aucun accroissement successif ; mais si nous tenons compte du progrès probable, nous devons espérer que le produit kilométrique moyen dépassera ce chiffre d'une manière notable.

Matériel roulant.

L'importance de notre matériel roulant correspond au mouvement qui s'opère sur nos lignes.

Au 1er janvier de cette année il se composait de :

315 machines à voyageurs,
252 — à marchandises,
458 tenders,
218 voitures de 1re classe,
112 voitures mixtes,
341 voitures de 2e classe,
723 voitures de 3e classe,
487 fourgons à bagages, trucks, écuries,
9942 wagons à marchandises.

Sa valeur est de 85,568,347 fr. 05 c.

Nous avons commandé et nous recevrons dans le courant de cette année :

10 machines mixtes,
24 machines à marchandises,
19 tenders,
2 voitures de 1re classe,
50 voitures avec impériales pour la ligne de Vincennes,
25 voitures de 3e classe,
67 fourgons à bagages,
266 wagons à marchandises.

Dépôt des titres.

L'application de la loi du 23 juin 1857 sur les valeurs mobilières occasionne un mouvement considérable de titres.

Depuis le 22 août 1857, époque de l'installation de ce service, jusqu'au 31 décembre dernier, 43,772 certificats nominatifs ont été délivrés entre 38,086 personnes.

Le nombre des titres sur lesquels il a été opéré,

Digitized by Google

tant à l'entrée qu'à la sortie, est de 1,373,961. Dans ce nombre, l'échange opéré d'office sur les actions déposées à donné lieu à un mouvement de 401,860 titres.

Au 31 décembre dernier, nous avions en dépôt 651,189 titres représentés par 29,338 certificats nominatifs.

Nous avons pris des mesures pour que les paiements à faire aux certificats nominatifs puissent être effectués immédiatement sur la présentation de ces titres. La seule formalité que les porteurs de ces certificats auront à remplir sera d'apposer leurs signatures sur des bordereaux préparés à l'avance dans les bureaux de la Compagnie.

Les années précédentes, et dans le but d'éviter une perte de temps aux propriétaires de titres au porteur, le paiement des coupons s'opérait à présentation. Cette rapidité ne pouvait être obtenue qu'à la condition d'effectuer le paiement avant toute vérification.

C'était nous exposer à des abus ou à des fraudes. Nous avons dû décider que les paiements ne seraient plus faits qu'après vérification; et pour les semestres de novembre et de décembre derniers, nous avons dû exiger le dépôt préalable des bordereaux de coupons et n'en effectuer le paiement que 4 ou 5 jours après.

Cette mesure indispensable sera maintenue à l'avenir pour le paiement des coupons détachés des titres.

Nomination d'un administrateur.

C'est avec un profond regret que nous vous informons de la perte que nous avons à faire d'un membre du conseil d'administration, M. le baron d'Hervey. Après de longs et honorables services dans l'intendance militaire, il était venu chercher dans l'administration de notre Compagnie un nouvel emploi de son expérience et de son activité. Membre du comité de direction depuis la formation de la Compagnie, il a pris une part assidue à tous nos travaux, et nous a donné jusqu'au dernier jour des preuves de son zèle et de son dévouement.

Conformément à l'article 25 des statuts nous devions procéder à son remplacement, sauf votre ratification ultérieure.

Nous avons cherché surtout un concours utile de plus. Nous avons été assez heureux pour obtenir celui de M. Baude, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien directeur de la construction des chemins de fer de l'Ouest et ancien directeur de cette même Compagnie. La position élevée de M. Baude, ses talents reconnus et son expérience acquise nous seront d'un grand secours, et nous ne doutons pas que vous n'approuviez sa nomination.

Enfin, Messieurs, et pour terminer ce rapport, nous vous présentons le compte de l'exploitation de l'ancien réseau, conformément aux dispositions de la loi nouvelle.

Reliquat des produits au 31 décembre 1857,		7,873 65
Produits bruts de l'exploitation, impôts déduits,		42,230,766 76
Recettes diverses,		229,762 08
Ensemble,		42,468,402 49

Dividende.

A déduire :		
Subventions aux correspondances, parcours réciproques, restitutions pour surtaxe,		1,168,494 58
Total des produits effectifs,		41,299,907 91
Dépenses de l'exploitation :		
Service de la voie, entretien et surveillance,	3,342,074 87	
Service de la traction,	8,528,175 69	
Service spécial de l'exploitation,	4,934,540 27	
Service commercial,	161,020 96	
Service central,	807,326 34	
Charges de la Compagnie, patentes, contributions, assurances, rentes viagères,	338,898 36	
		18,112,036 51
A déduire :		
Premier dividende de 20 fr. par action, payé en novembre,	9,079,040 »	
Intérêts d'obligations, et amortissement d'actions et d'obligations, 3,345,368 82 dont il faut déduire pour intérêts sur le coût de lignes en construction, 1,195,860 »	2,149,508 82	
Allocation à la caisse des retraites,	44,265 47	
Réserves pour réclamations non liquidées dans les gares et stations,	242,184 31	12,414,998 60
Solde à répartir,		10,772,872 80

Bien qu'aux termes des statuts nous ne fussions astreints à la formation successive d'un fonds de réserve qu'à partir de la mise en exploitation de toutes les sections, nous avons commencé la création de ce fonds de réserve depuis 1855. Vous avez approuvé cette mesure de prudence. En continuant à l'appliquer aujourd'hui, nous avons à porter au fonds de réserve 5 0/0 du solde à répartir, soit 538,643 64

Il reste à distribuer aux actions, 10,234,229 16

Nous proposons à l'assemblée de fixer le second dividende à la somme de 20 fr. 46 c., qui, réunis aux 20 fr. du premier dividende payé en novembre dernier, formeront pour l'exercice 1858 un dividende total de 40 fr. 46 c. par action. Le reliquat montant à 4,229 fr. 16 c. sera reporté au prochain exercice.

Si l'assemblée adopte cette proposition, le dividende sera payé à la caisse de la Compagnie à partir de lundi 30 mai, sous déduction de l'impôt applicable aux actions au porteur.

Résumé.

En résumé, Messieurs, la convention que nous présentons à votre ratification aura pour effet de consolider le crédit de nos valeurs.

Notre réseau est bientôt achevé. Il ne nous reste plus à construire que le pont du Rhin et 101 kilomètres, à poser la seconde voie sur 255 kilomètres environ, et à faire quelques parachèvements de peu d'importance.

Pour faire face à ces dépenses, nos ressources nous paraissent suffisantes.

Le but de nos efforts sera principalement de développer la circulation sur nos deux réseaux, et nous sommes fondés à espérer qu'avant le 31 décembre 1864, les produits nets du nouveau réseau compenseront les intérêts et l'amortissement du capital dépensé pour sa construction, et que par conséquent les revenus nets de l'ancien réseau ne seront pas affectés.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

RAPPORT

A l'assemblée générale des actionnaires, en date du 31 mai 1859, sur les résultats de l'exercice 1858.

Messieurs,

L'assemblée générale extraordinaire du 20 décembre dernier nous a fourni l'occasion de vous exposer avec détail la marche progressive que notre entreprise a suivie depuis son origine.

Dans le rapport que nous avons eu l'honneur de vous soumettre à cette époque, nous avons cherché à dégager la loi de développement qui régit nos affaires, et nous vous avons associés aux espérances que cette loi constante, bien qu'accidentellement ralentie, nous laissait concevoir. Cet antécédent nous permettra de nous renfermer aujourd'hui dans le cadre que comporte un simple compte rendu de fin d'année. Nous nous bornerons donc à vous soumettre, en observant à peu près la même forme que dans nos précédents rapports, les résultats généraux d'un exercice que n'a marqué, du reste, aucun de ces accidents graves et presque violents, qui se sont trop souvent succédé, dans les périodes antérieures de notre gestion.

CHAPITRE Ier.

BILAN.

L'apurement du bilan, au 31 décembre 1858, constate la réalisation, dans le cours de cette année, de ressources de capital montant à 6,713,421 fr. 09 c., et provenant pour la plus grande partie des deux premiers versements sur les 32,000 actions créées pour l'organisation de la ligne du Brésil et de la Plata. Cette somme se trouve contre-balancée à l'actif par les augmentations suivante :

Augmentation du matériel naval.	2,937,082 40
— immeubles.	116,162 92
— outillage.	46 772 50
— mobilier.	28,419 66
— débiteurs divers.	761,356 98
— trésor débiteur.	675,000 »
— valeurs de caisse et portefeuille.	2,178,926 63
Total égal.	6,713,421 09

Permettez-nous, Messieurs, d'entrer dans quelques explications au sujet des différents articles qui figurent dans cette nomenclature.

1. — *Matériel naval. Matériel à flot.*

La plus-value du matériel à flot en 1858, mobilier compris, s'élève à 1,983,875 fr. 41 c.

L'effectif de votre flotte s'est augmenté dans cette période de cinq paquebots réunissant ensemble une puissance de 1,460 chevaux et un tonnage de déplacement de 5,674 tonneaux, savoir :

Le *Phase*,	370	chevaux,	1,474	tonneaux.
Le *Quirinal*,	320	»	859	»
Le *Balkan*,	450	»	522	»
Le *Taurus*,	460	»	619	»
L'*Amérique*,	450	»	2,240	»

Le *Phase* et le *Quirinal* sont destinés aux lignes de la Méditerranée.

Le *Balkan* et le *Taurus* ont été construits dans des conditions spécialement appropriées à la navigation semi-fluviale entre Constantinople et les ports que nous desservons dans le Danube.

L'*Amérique*, acheté de la Société de navigation mixte E. Arnaud Touache frères et Cie, entrera comme en cas dans l'effectif de la flotte du Brésil, et desservira au besoin nos grandes lignes de la Méditerranée.

Le *Phase*, le *Balkan* et le *Taurus* ont été construits dans nos ateliers de la Ciotat, sur les plans de M. l'ingénieur de la marine Delacour, directeur de nos travaux.

Digitized by Google

Le *Quirinal* et l'*Amérique* sortent des forges et chantiers de la Méditerranée.

D'un autre côté, dans le courant de l'exercice qui nous occupe, notre flotte a été réduite de cinq navires;

Savoir :

Le Léonidas,	160 chev.	774 tonn.
Le Scamandre,	160	774
Le Tancrède,	160	774
L'Égyptus,	220	1,031
L'Aventin,	160	718

Le Léonidas, *le Scamandre* et *le Tancrède*, dont la construction remontait à l'année 1836, étaient parvenus à la fin de leur période d'activité. Leur valeur se trouvait, depuis longtemps déjà, plus que couverte par les prélèvements effectués annuellement au profit de notre fonds d'amortissement. Les deux premiers ont été vendus pour être démolis, et le troisième a été converti en un ponton pour l'usage de l'Agence de Constantinople.

L'Égyptus datait de 1843.

Ce paquebot, qui pouvait rendre encore de bons services, s'est perdu le 21 mars 1858.

Au jour de ce sinistre, une somme de 145,563 fr. 43 c. restait encore à amortir sur la valeur initiale de *l'Égyptus*. Elle a été compensée par un prélèvement d'égale importance sur le fonds d'assurance des navires.

Vous connaissez le déplorable accident qui nous a privés de *l'Aventin*. Ce paquebot, construit à la Ciotat, tout nouvellement mis en service, n'avait encore apporté au fonds d'amortissement qu'un très-faible tribut. D'autre part, la somme réassurée en dehors de nous-mêmes à l'occasion de ce navire était relativement minime.

Ces deux pertes ont fait peser sur notre propre fonds d'assurances une charge considérable, dont témoignent les comptes soumis en ce moment à votre examen, et dont nous vous entretiendrons ultérieurement.

L'effectif de nos navires à flot qui était, au 21 décembre 1857, de 45 navires, 10,260 chevaux et 50,434 tonneaux de déplacement, était ainsi, au 31 décembre 1858, de 45 navires, 10,860 chevaux et 52 041 tonneaux de déplacement, soit une augmentation de 600 chevaux et 1,610 tonneaux.

Matériel en chantier.

L'augmentation sur la valeur des navires en construction et en armement à la fin de 1858, est de 933,206 fr. 99 c.

Au 31 décembre 1857, nous avions sur les chantiers, à divers degrés d'avancement, quatre navires, d'une force totale de 1,220 chevaux et 4,329 tonneaux, savoir :

La Neva,	370 chev.	1,474 tonn.
Le Phase,	370	1,474
Le Quirinal,	320	859
Le Balkan,	160	522

Les trois derniers de ces bâtiments sont entrés en service au cours de l'année 1858, et figurent par conséquent dans l'inventaire du matériel à flot à la fin de cet exercice.

A cette époque, nous avions en construction huit navires, présentant un total de 3,670 chevaux et 24,974 tonneaux, savoir :

Pour les services de la Méditerranée.

La Neva,	370 chev.	1,474 tonn.

Pour les services transatlantiques.

La Guyenne,	450 chev.	3,250 tonn.
Le Béarn,	450	3,250
La Provence,	500	3,500
L'Estramadure,	450	3,250
La Navarre,	450	3,250
La Cerdagne,	500	3,500
L'Andalousie,	500	3,500

D'où résulte à la fin de 1858, comparativement à 1857, une augmentation dans la catégorie des navires en construction ou en armement de quatre navires, 2,450 chevaux et 20,645 tonneaux.

Vous aviez donc, à la fin de 1857, tant à flot qu'en construction, 49 navires d'une force de 11,480 chevaux et de 54,760 tonneaux.

Au 31 décembre 1858, l'ensemble de votre flotte, tant à flot qu'en chantier, était de 53 navires, 14,530 chevaux, 77,015 tonneaux, soit une augmentation d'une année sur l'autre de 4 navires, 3,050 chevaux et 22,255 tonneaux.

II. — *Approvisionnements.*

Le bilan qui vous est soumis présente, comparativement à la situation au 31 décembre 1857, une diminution de 405,193 fr. 28 c. sur la valeur des approvisionnements déposés dans les magasins de la Compagnie.

Cette moins-value est presque entièrement due à la diminution du prix des charbons et à la réduction du stock dans plusieurs de nos dépôts, notamment à Marseille. Au 31 décembre 1857, nous avions en magasin 24,246 tonneaux, valant 47 fr. 73 c. par tonneau.

Au 31 décembre 1858, nous n'avions en magasin que 16,476 tonneaux, valant 39 fr. 63 c. par tonneau.

C'est ainsi que le cours malheureusement si variable du combustible agit à la fois et avec une égale énergie sur les résultats de notre exploitation et sur le montant du capital immobilisé à titre de fonds de roulement.

III. — *Immeubles.*

L'augmentation de 446,162 fr. 92 c. qui ressort à l'article des immeubles, se répartit comme suit :

1° *La Ciotat*,	43,903 68
Dans cette somme, les dépenses faites pour l'achèvement des maisons d'ouvriers qui forment le quartier dit Notre-Dame-des-Victoires, figurent pour	16,229 81
L'appropriation de nos ateliers à l'exécution des grands navires transatlantiques a motivé une dépense de, qui se complète par le montant qui sera ci-dessous indiqué de l'outillage complémentaire nécessité par ces constructions.	22,248 64
Il a été employé à diverses améliorations de détail qui ont profité à l'immeuble de la Ciotat, une somme de	3,028 30
Enfin, le nivellement, la clôture et les frais d'actes de vente de terrains qui nous ont été cédés par la ville, sous déduction du produit de la cession de quelques parcelles, faite à divers particuliers, ont entraîné une dépense de	2,396 93
Somme égale,	43 903 68
2° *Marseille.*	
L'achèvement de la buanderie de Marseille a occasionné en 1858 une dépense de	11,797 05
3° *Agences.*	
Enfin la somme de pour acquisition d'immeubles dans les agences s'applique presque exclusivement à la construction de magasins à charbons entreprise à Alexandrie en participation avec la Compagnie autrichienne du Lloyd, la Compagnie anglaise péninsulaire et orientale, et la Compagnie russe de navigation et de commerce, sur des terrains concédés par le vice-roi d'Égypte.	30,462 19
Somme égale,	446,462 92

IV. — *Outillage.*

L'augmentation de 46,772 fr. 50 c. qui apparaît dans l'inventaire de notre outillage en 1858 est représentée, pour la plus grande partie, par le prix d'acquisition de quelques outils nécessaires au travail des grandes pièces des appareils transatlantiques et, pour le reste, par une augmentation d'outillage mobile correspondante à l'accroissement survenu dans l'effectif des ouvriers réunis pour l'exécution de ces mêmes travaux.

V. — *Mobilier.*

L'augmentation de 28,419 fr. 66 c. sur le mobilier de l'exploitation s'applique presque intégralement à l'affectation qui a été faite après sa condamnation, et pour une valeur de 20,000 fr., du navire le *Tancrède* à l'agence de Constantinople, où il doit servir de ponton pour l'entrepôt des marchandises à réexpédier par transbordement.

Du reste, les dépenses comprises dans les quatre paragraphes qui précèdent trouvent à peu près leur contre valeur dans les amortissements portés en compte, et n'ont ainsi nécessité presque aucune mise dehors effective de capital.

VI. — *Débiteurs divers.*

Le compte des débiteurs divers au bilan du 31 décembre 1858, comparativement avec la situation au 31 décembre 1857, présente une augmentation de 9,937,556 fr. 98 c.

Savoir :

Débiteurs sur actions pour versements non appelés. . . .	9,176,200 »
Autres débiteurs.	761,356 98

Dans cette dernière somme figurent jusqu'à concurrence de 284,879 fr. 81 c. les avances imputables au capital transatlantique

VII. — *Trésor débiteur.*

La dette du Trésor envers la Compagnie s'est accrue, en 1858, de 675,000 fr. pour le montant du cautionnement versé en garantie de l'exécution de nos engagements relatifs à la concession des lignes du Brésil et de la Plata.

VIII. — *Valeurs de caisse et de portefeuille.*

L'augmentation des valeurs de caisse et de portefeuille n'appelle pas d'observations. On se borne à constater que la totalité de la somme de 5,043,871 fr. 86 c., qui compose cette par-

Digitized by Google

tie de notre actif au bilan de 1858, ne peut être considérée comme disponible en totalité. Une partie des valeurs qui la représentent appartient, jusqu'à concurrence de 606,954 fr 56, au fonds d'amortissement de nos obligations.

En résumé, Messieurs, le bilan au 31 décembre 1858, qui est déposé sur le bureau, et dont les variations, comparativement avec le bilan au 31 décembre 1857, viennent de vous être expliquées, se présente ainsi qu'il suit :

PASSIF.

Capital actions,	40,000,000	»
Id. obligations,	6,000,000	»
Total du capital participant,	46,000,000	»
Réserves statutaires :		
Sur les exercices antérieurs,	889,132	42
Fonds d'assurances,	1,680,649	29
Fonds d'amortissements divers,	9,447,244	57
Profits et pertes non répartis de 1858,	1,104,703	36
Total,	59,121,729	64

dont la contre-valeur est représentée comme suit :

ACTIF.

Matériel naval,	36,719,908	37
Approvisionnements,	5,089,260	91
Immeubles,	2,746,042	64
Outillage,	1,142,724	88
Mobilier,	352,509	19
Caisse et portefeuille,	3,013,871	80
Balance active des débiteurs et créanciers divers,	8,027,411	76
Total égal au passif,	59,121,729	64

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

I. — *Itinéraires.*

Vous vous rappelez, Messieurs, que nos itinéraires officiels autres que ceux des lignes d'Algérie ont été remaniés à l'issue de la guerre de Crimée, en vertu d'une convention passée avec S. Exc. le ministre des finances le 29 mai 1857. Cette convention semble devoir constituer la formule définitive de nos obligations envers l'administration des Postes. Elle n'a subi aucun changement pendant l'exercice 1858. Nos parcours réglementaires et subventionnés ont été maintenus au chiffre de 270,876 lieues marines, et répartis entre nos différentes lignes, comme l'avaient réglé la convention précitée de 1857 et les autres contrats relatifs à l'Algérie et à la ligne directe d'Italie.

Les modifications, peu nombreuses d'ailleurs, survenues dans la marche de nos services pendant l'année dont nous avons l'honneur de vous rendre compte, ne portent que sur les parcours libres et facultatifs que nous accomplissons sans subvention de l'État, et dans l'unique intérêt de notre trafic.

C'est ainsi que le 1er septembre 1858 nous avons ouvert et desservi d'une façon régulière, à un ordinaire par semaine, une ligne dite de Thessalie, entre Constantinople et Volo, restreinte, à partir du 8 décembre, au parcours entre Constantinople et Salonique.

Le 30 septembre nous essayâmes, sur la demande instante de nos agents de Gênes et de Livourne, de doubler la ligne réglementaire d'Italie pour suivre et seconder le développement d'un trafic croissant, dont la navigation, malgré la concurrence de plus en plus pressante des chemins de fer, semblait devoir conserver une grande part.

Le 7 octobre nous obtenions du département de la guerre, avec l'assentiment du ministère de l'Algérie et des colonies, la faculté d'intercaler dans notre ligne de Marseille à Oran l'escale d'Alicante. Ce simple changement, qui faisait de nos navires un trait d'union entre les voies ferrées de France et celles tout nouvellement ouvertes d'Espagne, offrait l'avantage non moins précieux de relier pour la première fois l'Algérie à un centre considérable de production et de consommation, géographiquement voisin de notre colonie, mais relativement éloigné à défaut de communications régulières. La fréquentation du port d'Alicante par nos paquebots répondait à trop de besoins pour ne par tourner au profit de nos intérêts.

En portant quelques-uns de nos navires disponibles sur les points où les nécessités commerciales nées ou prévues nous en promettaient une utilisation suffisante, nous donnions un emploi à l'excédant de matériel que nous avaient légué la fin de la guerre de Crimée et le remaniement définitif de nos services.

A l'état d'organisation où se trouvait notre exploitation au 31 décembre 1858, le parcours normal à accomplir annuellement par nos navires atteignait 310,080 l. m.

A la fin de 1857, il n'était que de 290,164

Augmentation en 1858, 19,916 l. m.

Le parcours effectif accompli en 1857 avait été de 295,539 l. m.

Il a été, en 1858, de 301,880

Augmentation, 6,341 l. m.

Quarante-neuf navires de votre flotte et trois paquebots affrétés ont desservi cet itinéraire. Le parcours moyen accompli par les paquebots appartenant à la Compagnie a été de 5,724 l. m.

Ce chiffre ne constitue qu'une activité médiocre et fort inférieure aux résultats obtenus dans les exercices précédents.

Or, comme en industrie tout défaut d'utilisation des instruments de travail se traduit, en définitive, par l'élévation des frais de production, nous avons dû chercher à échapper à cette inévitable conséquence, d'une part, ainsi que nous le disions tout à l'heure, en multipliant nos services volontaires sur les points où l'on pouvait espérer de couvrir à peu près les frais de ces expériences, de l'autre, en admettant, pour une partie de nos navires, un état de demi-armement ou de disponibilité propre à réduire à leurs moindres limites les faux frais résultant de leur inaction relative.

Soit par suite de la substitution successive dans notre effectif de paquebots neufs et rapides à des bâtiments anciens et d'une marche médiocre, tels qu'étaient les paquebots de 160 chevaux que le gouvernement nous avaient cédés au début de l'entreprise; soit par l'effet des efforts faits par notre personnel naviguant, pour assurer la rectitude des routes et tirer des moteurs le meilleur parti possible, la rapidité moyenne de notre marche sur toutes les lignes s'est encore sensiblement améliorée.

Elle était :

En 1856, de	8 n.	43
En 1857, elle a atteint	9	05
En 1858, elle s'élève à	9	21

Cette vitesse moyenne se répartit comme suit :

Lignes d'Italie,	10 n.
— d'Algérie,	9 1/4
— du Levant,	9 1/2
— d'Egypte et Syrie,	9 1/3
Autres lignes,	9

Nous constatons plus loin que cet accroissement de vitesse s'est combinée avec une réduction dans la consommation moyenne des charbons par cheval de force et par lieue marine parcourue. La coïncidence de ces deux résultats qui sembleraient théoriquement contradictoires est tout à l'honneur de notre personnel naviguant, que des mesures dont nous avons déjà eu l'occasion de vous rendre compte ont intéressé à obtenir la meilleure utilisation d'une quantité déterminée de combustible, tout en assurant l'arrivée la plus prompte possible au lieu de destination.

II. — *Dépenses.*

Notre plus vive préoccupation a toujours été de ramener les dépenses nécessairement considérables qu'entraîne une exploitation aussi vaste que celle qui nous est confiée à leur proportion la plus réduite, sans compromettre le caractère particulier que confère à notre entreprise le service public dont nous sommes chargés, et sans manquer aux obligations que nous impose envers le gouvernement et envers le public la subvention que nous recevons de l'État à l'occasion de ce service. A ce point de vue, notre situation diffère essentiellement de celle des armateurs ordinaires qui ne relèvent que d'eux-mêmes, qu'aucun cahier des charges ne lie, que nulle surveillance n'inquiète, et envers qui personne n'a et n'est en droit d'avoir les exigences qui se manifestent si vivement lorsqu'il s'agit de notre exploitation.

La tendance vers une gestion économique devait se produire avec d'autant plus de force, que les circonstances, en nous plaçant en présence d'un trafic attaqué à la fois par une concurrence active et par des crises commerciales d'une persistance inaccoutumée et d'une inquiétante gravité, faisaient de la réduction des frais d'exploitation le plus clair de notre espérance de bénéfice.

Nous croyons avoir réussi à concilier ces divers points de vue. Si, d'une part, notre service a continué, par sa régularité et par sa large et honorable organisation, à mériter l'approbation du gouvernement et la préférence du public, d'un autre côté nous avons vu successivement décroître, si non d'une manière absolue, tout au moins en ayant égard à l'emploi de navires de plus en plus élevés en puissance et en tonnage, et à l'accroissement énorme des quantités d'hommes et de marchandises confiées à notre entreprise, le chiffre de tous ceux des articles de nos dépenses sur le montant desquels l'action d'une administration vigilante pouvait exercer quelque influence.

Les hommes d'élite dont la collaboration nous est acquise dans toutes les branches de notre service, ont facilement compris qu'en industrie, surtout dans les temps difficiles, il ne s'agit pas seulement de bien faire, mais que le succès n'est complet qu'autant qu'il s'obtient aux moindres frais possibles.

Article 1er. — Dépenses des paquebots.

Les dépenses proprement dites des paquebots comprennent :

L'entretien ;

Digitized by Google

La consommation du combustible ;

La nourriture et le salaire des états-majors et des équipages.

Cette catégorie de dépenses ramenée à la lieue parcourue, considérée comme dénominateur commun, a présenté en 1858, comparativement à 1857, les résultats suivants :

Entretien. Diminution, 8 1/3.

Consommation de charbon. Diminution, 8 1/2 0/0.

Nourriture et salaires. Augmentation, 3 0/0.

Pour apprécier exactement ces variations, il faut d'abord tenir compte de ce que, en 1854, la puissance moyenne des navires en service, suivant le progrès constant observé depuis l'origine de notre entreprise, a été de 237 chevaux et 1,133 tonneaux, tandis qu'elle n'avait été en 1857 que de 228 chevaux et 1,128 tonneaux.

Malgré ces augmentations d'échantillon qui entraînent nécessairement une augmentation corrélative, sinon mathématiquement correspondante, dans les frais d'armement de toute nature, les salaires et la nourriture des équipages, calculés par lieue marine parcourue, auraient diminué, comme les autres paragraphes de ce même article, si nos navires dont le nombre, ainsi qu'on vient de le dire, excédait quelque peu les besoins de nos nouveaux itinéraires, avaient reçu une meilleure utilisation.

La réduction dans les dépenses du combustible est due en grande partie à l'abaissement du fret des navires charbonniers pour le transport des houilles d'Angleterre. Malgré cet abaissement, le prix du charbon n'est pas encore rentré dans ses anciennes limites, mais ce mouvement de retour à des conditions modérées aurait sans nul doute continué à se produire, si des événements récents n'étaient venus en arrêter temporairement le progrès.

D'ailleurs, nous n'avons rien négligé pour échapper autant que possible à la fluctuation du prix du charbon et à la situation défavorable qui résulte pour nous de la dépendance où nous avons été jusqu'ici de l'Angleterre, pour cette partie importante de nos approvisionnements.

Nous désirions depuis longtemps faire entrer dans la consommation de nos navires, au moins pour le dépôt de Marseille, la houille française que deux causes, l'infériorité de qualité et la différence de prix, nous avaient forcés d'en écarter. Des études comparatives et des expériences attentivement suivies, tant à bord de nos bâtiments que dans les mines de France et d'Angleterre, ont mis notre personnel en mesure de tirer de ces charbons un meilleur parti que par le passé, et les mineurs en demeure de nous fournir des qualités mieux appropriées à nos besoins. D'un autre côté, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, par une mesure aussi intelligente que libérale, réduisait dans une assez large proportion son tarif des houilles, en tant que ces produits seraient destinés à la navigation. Ainsi disparaissait la principale cause de l'anomalie singulière par suite de laquelle la navigation française, dans le port de Marseille, s'est alimentée presque exclusivement jusqu'ici de charbons anglais, tandis qu'elle avait à sa porte des mines abondantes et en situation de livrer à l'industrie maritime des houilles de qualité, sinon parfaite, du moins utilisable. A peine cette résolution avait-elle été prise par la Compagnie des chemins de fer, que nous avons passé avec les mines de la Grand-Combe, de Bességes et de la Loire des marchés importants qui assurent, à des prix convenables et pour une longue période, l'alimentation en charbons français de notre dépôt de Marseille. Nous avons ainsi soustrait 1/3 environ de notre consommation annuelle aux variations de prix et à l'incertitude dans les arrivages qui étaient la conséquence de notre dépendance de l'étranger. Il ne restera plus qu'à étendre cette source d'approvisionnements à certains de nos dépôts extérieurs, sinon à la totalité de ces dépôts. Nous ne doutons pas qu'avec le concours des mineurs, des chemins de fer et des armateurs français réunis dans un intérêt commun, nous n'arrivions un jour à un résultat aussi désirable pour nous-mêmes que pour l'industrie de notre pays.

Enfin, Messieurs, les efforts que votre personnel naviguant, incité par le système de participation aux économies réalisées, a faits pour obtenir le meilleur emploi possible du combustible, n'ont pas été sans fruit. De 5 k. 472 par cheval de force et par heure qu'était la consommation en 1857, elle est descendue en 1858 à 4 k. 800. Cette différence a eu nécessairement une influence proportionnelle sur la réduction considérable que nous venons de constater dans cette nature de dépense en 1858.

Quant à la réduction par lieue marine parcourue qui s'est produite dans les frais d'entretien des navires, malgré l'accroissement des échantillons, si l'on peut en attribuer une partie à la disposition d'un certain nombre de bâtiments usés et coûteux, et à leur remplacement dans notre effectif par des paquebots neufs et mieux étudiés pour le service qu'ils ont à accomplir, il est impossible cependant de ne pas attribuer en partie ce résultat à l'administration des bords, à la sévérité apportée dans l'appréciation de l'urgence des réparations et des remises en magasin, à la bonne organisation et à l'expérience croissante de nos ateliers, enfin aux soins qui président immédiatement à la double direction de notre exploitation et de nos travaux.

Art. 2. — Frais d'agences et frais divers d'exploitation.

Les frais d'agences et les frais divers d'exploitation ne sont pas seulement corrélatifs à l'activité de la navigation mesurée par le nombre de lieues marines parcourues ; ils sont surtout proportionnels à la somme de trafic accompli, et à la quantité de passagers transportés et de marchandises manutentionnées.

La comparaison de cette catégorie de dépenses entre les deux exercices 1857 et 1858 donne les résultats suivants :

Comparaison absolue entre le montant des dépenses annuelles :

Augmentation en 1858, 3 0/0.

Comparaison par lieue marine parcourue : égalité.

Mais il est nécessaire de porter en ligne de compte que les dépenses dont il s'agit correspondent, en 1858, à un trafic augmenté de :

17 0/0 pour la quantité de marchandises manutentionnées;

4 0/0 pour le nombre de passagers transportés

D'où il résulte que les frais d'agences et les frais divers d'exploitation, quoique un peu plus élevés d'une manière absolue cette année que la précédente, présentent cependant une amélioration réelle, eu égard à l'importance du trafic auquel ces dépenses s'appliquent.

Art. 3. — *Avaries, pertes et accidents à la marchandise.*

Les dépenses pour avaries, pertes ou accidents à la marchandises ont toujours eu fort peu d'importance dans notre service.

Si nous les mentionnons à part, c'est qu'elles fournissent un moyen assez sûr d'apprécier l'un des côtés les plus délicats et les plus importants de notre administration. Nous voulons parler de nos relations avec les chargeurs, et du degré de soin et de régularité apporté dans nos expéditions.

La somme payée à titre de réparations d'avaries ou de pertes ne s'était élevée, en 1857, qu'à 71,479 fr. 91 c. Cette somme était applicable au transport de 74,000 tonneaux de marchandises

En 1858, nous n'avons eu à payer que 65,804 fr. 98 c., quoique nos transports aient atteint le chiffre considérable de 87,693 tonneaux.

Ces paiements comprennent à la fois le montant des transactions amiables et celui des condamnations judiciaires. Ces dernières sont très-peu nombreuses et ne s'appliquent en général qu'à des questions de principe, sur lesquelles il nous a paru important de créer une jurisprudence. La plus grande partie des réclamations que soulève notre immense trafic, se résolvent par des transactions où l'esprit de conciliation a beaucoup plus de part que la rigueur du droit.

Art. 4. — *Frais généraux à Paris et à Marseille.*

Les frais généraux d'administration à Paris et à Marseille ont subi en 1858, relativement à 1857, une réduction absolue de 12 0/0 et de 15 0/0 par lieue marine parcourue.

Art. 5. — *Assurances.*

Lors du règlement des comptes de l'exercice 1857, on a décidé de limiter à 2,000,000 fr. le chiffre normal du fonds d'assurances destiné à couvrir la partie des risques courus sur nos navires qui n'est pas assurée par des Compagnies extérieures, et de restreindre les prélèvements à faire annuellement à ce titre, sur les produits de l'exploitation, à la somme nécessaire pour maintenir le fonds d'assurances à ce chiffre normal.

La réserve de 2,000,000 s'étant trouvée entamée cette année par suite de la perte de l'*Egyptus* et de l'*Avanti*, les prélèvements à effectuer ont été établis à leur taux complet. Cette mesure n'a cependant pas suffi pour ramener à 2,000,000 la dotation du fonds d'assurances des navires qui reste inférieure à ce chiffre, au bilan de 1858, d'une somme de 368,343 fr. 61 c.

Mais à l'heure où nous parlons cette insuffisance est à peu près comblée, et, à moins de sinistres graves, elle sera dépassée avant la fin de l'exercice en cours.

Art. 6. — *Amortissement.*

Les résultats de l'exercice 1857 avaient été soumis aux plus fâcheuses influences. Nous avons pu, dans une certaine mesure, en atténuer les conséquences en réduisant les prélèvements à opérer pour doter le fonds d'assurances et de dépréciation des navires à 4 0/0 de la valeur initiale de ces navires. L'année 1858 se trouvant placée dans des conditions meilleures, quoique, dans notre opinion, très-inférieures encore à l'état normal que nous sommes en droit d'attendre pour notre entreprise, nous avons élevé ce prélèvement, suivant le droit que nous confère l'art 39 de nos statuts, au taux de 6 0/0, ce qui en porte le montant à la somme de 1,456,000 fr.

Digitized by Google

Nous espérons qu'il nous sera bientôt possible de revenir au taux de 8 0/0 que nous avions adopté au commencement de notre gestion, et qui, ainsi que nous l'avons expliqué à diverses reprises, comprend à la fois la dépréciation réelle et une réserve de prévoyance en vue des circonstances exceptionnelles qui pourraient affecter la longévité de notre matériel.

III. — *Trafic.*

L'année 1858 a subi pendant toute sa durée l'influence des circonstances économiques les plus défavorables. Deux années de disette, une guerre qui, pour avoir été courte et glorieuse, n'en a pas moins interrompu temporairement le cours des échanges et arrêté la production dans certains pays; la liquidation forcée qui a suivi l'abus fait, moins en France qu'en Amérique et en Allemagne, du crédit et de l'esprit d'entreprise; la perturbation monétaire qui en a été la conséquence, toutes ces causes ont subitement paralysé le mouvement d'expansion que quelques années de paix intérieure et extérieure avaient imprimé aux transactions. L'industrie maritime, comme nos précédents rapports vous l'ont exposé plus d'une fois, a été et devait être plus éprouvée que toute autre par ce temps d'arrêt. Placé pour ainsi dire à l'extrémité du levier, ce genre de commerce est affecté au plus haut point par les mouvements d'oscillation que les événements généraux impriment à la spéculation, à la production et aux échanges.

Toutes les entreprises de navigation qui sont placées en Europe dans des conditions analogues aux nôtres ont été plus ou moins atteintes par cet état de choses; et si notre Compagnie a résisté mieux que beaucoup de ses rivales, nous l'attribuons moins à nos persévérants efforts qu'à la situation exceptionnelle et à la force intrinsèque de l'organisation de nos services.

En effet, si le nombre et la variété des lieux et des intérêts que nous desservons nous créent plus de difficultés et nous imposent plus de sacrifices qu'on ne l'estime généralement, en nous obligeant à diviser notre surveillance, à multiplier et à diversifier notre matériel, nous en tirons néanmoins cet avantage que ce vaste réseau n'étant pas toujours ni au même moment ni au même degré influencé par les mêmes causes, nous pouvons espérer d'échapper aux crises au moins par quelques-uns des côtés de notre trafic.

C'est ainsi que, pendant l'exercice qui nous occupe, alors que l'Italie, la Syrie et certaines lignes du faisceau qui rayonne autour de la ligne du Levant voyaient décroître leurs produits, même par comparaison avec l'année 1857 déjà atteinte par la crise, l'Algérie, au contraire, et nos nouvelles lignes de la mer Noire, résistaient à l'action des événements et venaient combler les lacunes qui se produisaient dans nos autres lignes.

D'ailleurs, selon que l'on envisage le trafic des passagers ou celui des marchandises, le mouvement à l'importation ou celui à l'exportation, la nature des objets transportés ou les résultats obtenus sur une même ligne dans les différents centres commerciaux qu'embrasse son parcours, il y a à tirer de la statistique de nos opérations les conclusions les plus variées.

Ainsi, la presque totalité de la diminution de 5 0 0 éprouvée sur l'ensemble des recettes de la ligne d'Italie porte sur les passagers, la marchandise s'étant maintenue, sur cette ligne, à un chiffre de produit à très-peu de choses près équivalent à celui obtenu en 1857. Cette diminution atteint principalement les agences de Livourne et de Naples, dont la moins-value se trouve réduite par le progrès réalisé dans les agences de Gênes et de Civita-Vecchia.

Il était naturel que des événements qui ont atteint tant de fortunes et découragé tant d'entreprises, dussent réduire le nombre, non-seulement des voyageurs d'affaires, mais aussi des touristes étrangers, qui, sur la côte d'Italie, forment la majeure partie de notre clientèle. Nous étions désarmés contre cette conséquence, tandis qu'il n'était pas impossible de maintenir, sinon d'augmenter le niveau de la circulation des marchandises, par des abaissements de tarifs et par d'autres mesures propres à appeler sur nos lignes un trafic qui s'effectuait précédemment par d'autres voies.

Pareil fait s'est produit sur le réseau d'Orient.

Toutes les lignes qui composent ce réseau, sauf la ligne proprement dite de Constantinople, ont vu diminuer dans une proportion notable le mouvement des voyageurs qu'effrayaient des bruits de contagion, que repoussaient les quarantaines établies entre la Syrie et l'Egypte, et que décourageaient plus encore les agitations qui se sont produites après la guerre chez des populations fanatisées. Le mouvement de la marchandise s'est mieux maintenu dans ces pays. Sauf Malte, Smyrne, Mersina et Tripoli, toutes les agences, et notamment Alexandrette, Beyrouth et Alexandrie, ont tenu tête, en ce qui concerne cette partie de notre trafic, aux difficultés que devait faire naître la réduction des crédits faits par la place de Marseille au commerce de Syrie, après la crise monétaire et le développement de la double concurrence anglaise et russe.

L'Algérie et nos nouvelles lignes de la mer Noire, quoique disputées par une concurrence active et souvent peu prévoyante, ont au contraire, et sous le double rapport des passagers et des marchandises, justifié les calculs qui nous avaient guidés en 1856 et 1857, lorsque nous avons augmenté nos ordinaires sur les premières de ces lignes, et provoqué la création des secondes.

. . . . . .

Nous avions transporté en 1857 :	
Passagers civils	92,395
Passagers du gouvernement	61,730
Total	154,125
Marchandises du commerce	68,841 t.
Matériel du gouvernement	5,528
Total	74,368 t.
Nous avons transporté en 1858 :	
Passagers civils	102,226
Passagers du gouvernement	58,145
Total	160,371
Marchandises du commerce	83,857 t.
Matériel du gouvernement	3,836
Total	87,693 t

La comparaison des deux exercices donne les résultats suivants :

Passagers civils.	
Augmentation en 1858	9,831
Passagers du gouvernement.	
Diminution	3,585
Augmentation absolue	6,246
Marchandises civiles.	
Augmentation en 1858	15,017
Marchandises du gouvernement.	
Diminution	1,692
Augmentation absolue	13,325 t.

Le produit de ce trafic présente, relativement à 1857 et à l'avantage de 1858, une augmentation de 5 0/0 qui se répartit ainsi qu'il suit :

Sur les passagers,	2 1/2 0/0
Sur les marchandises	9 0/0

Notre exploitation a donc repris en 1858 les allures de développement qui lui étaient habituelles depuis l'origine de notre entreprise, et que les suites immédiates de la guerre avaient eu le triste privilége d'interrompre.

Nous avons la confiance que ce retour à des conditions plus normales n'aurait fait que se précipiter, si les événements avaient suivi leur cours naturel. Les cinq premiers mois de l'exercice actuel présentent sur la période correspondante de l'année 1858 un avantage marqué, lequel se combinant avec une amélioration persistante dans le prix du combustible, nous autorisait déjà à compter sur un bon résultat final. La phase nouvelle dans laquelle est entrée la politique extérieure nous oblige à des calculs et à des combinaisons toutes différentes. Comme en 1854 et en 1855, notre premier devoir doit être aujourd'hui de subordonner notre organisation aux nécessités de la guerre.

Un moment nous avons pu craindre que l'urgence de ces nécessités pût conduire à la réquisition générale de notre matériel pour l'appliquer aux transports militaires; mais l'administration supérieure a facilement compris que ce procédé extrême, qui aurait eu le grave inconvénient de jeter un trouble subit et profond dans les relations que le monde entier entretient dans la Méditerranée et la mer Noire, et qu'il est plus que jamais de l'intérêt du gouvernement de maintenir, n'aurait même pas eu l'avantage d'assurer au service de la guerre la meilleure application possible de notre matériel. Il a donc été décidé que nos services seraient maintenus à l'état d'organisation régulière; mais cette décision n'excluait nullement notre active coopération aux mouvements de l'armée. On pouvait compter à ce sujet sur notre expérience acquise, sur l'élasticité de notre organisation, sur notre dévouement éprouvé et aussi sur notre intérêt bien entendu.

Au premier appel de l'administration des finances, nous avons pu, sans rien changer à nos services de paix, créer une ligne quotidienne de Marseille à Gênes et retour. La convention qui autorise cette ligne nouvelle porte la date du 19 mai courant. Elle constitue une augmentation de parcours annuel de 42,568 lieues marines. Le premier navire chargé d'inaugurer le service partait le surlendemain de la signature du traité.

Nous affrétions en même temps pour trois mois à l'administration de la guerre un navire de 450 chevaux et deux navires de 200 chevaux, et au moyen de trente voyages extraordinaires accomplis en vertu de chartes-parties spéciales, sans interrompre aucun de nos

Digitized by Google

départs réglementaires, nous transportions plus de 28,000 hommes de Marseille en Italie et en Algérie.

Ce trafic exceptionnel, rémunéré sur des bases analogues à celles adoptées pour la guerre de Crimée, ne laissera pas d'être fructueux, pour peu que le prix du charbon ne persévère pas dans la marche démesurément ascendante qu'il a suivie depuis quelques semaines, et que, par l'interruption des services de nos principaux concurrents, tout ou partie du trafic qu'ils desservaient naguère à côté de nous se rejette sur nos propres lignes.

En résumé, Messieurs, les comptes de l'exercice 1858 que nous avons l'honneur de vous soumettre et qui sont déposés sur le bureau se présentent comme suit :

Solde de l'exercice 1857,	216,763 41	
Recettes de toutes natures,	12,821,554 60	
Subvention,	6,378,148 32	
	19,416,436 03	
Dépenses,	14,656,554 71	
Amortissements et assurances	2,335,177 96	
	2,424,703 36	
A déduire :		
Intérêts des obligations,	360,000 »	
	2,064,703 36	
Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 39 des statuts, 5 0/0 du montant de cette somme pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire, à	103,235 16	
Et de fixer à 40 francs, dont 20 francs payés à titre provisoire, le dividende de 1858, à	1,920,000 »	
La différence de	41,468 20	

serait portée au crédit de l'exercice 1858, et entrerait, sauf liquidation de cet exercice, dans le compte des profits et pertes de 1859.

CHAPITRE III.

LIGNE DU BRÉSIL.

Lors de notre réunion générale du 20 décembre 1858, nous vous avons rendu compte du degré auquel était parvenue l'organisation de nos futures lignes du Brésil et de la Plata. Depuis cette époque, des pas importants ont été faits vers la conclusion de cette affaire. A la suite d'actives démarches auprès du gouvernement, nous avons vu adopter pour l'éclairage des passes de la Gironde un système qui nous offre toute garantie. Nous continuons nos instances pour obtenir l'établissement des moyens d'amarrage indispensables à la sécurité de notre navigation et pour que des fonds suffisants soient affectés à l'amélioration du régime du fleuve. Nous avons introduit enfin des réclamations, dont l'instruction suit son cours, contre certains détails de l'itinéraire arrêté par le cahier des charges, et nous avons tout espoir que ces réclamations seront entendues.

. . . . . .

Notre pensée première avait été de devancer de beaucoup pour l'une et l'autre de ces deux lignes qui doivent desservir le Brésil et la Plata l'époque à laquelle nos contrats nous obligent à les ouvrir. C'est dans ce but que nous avons donné dès le début, à nos travaux de construction, une impulsion très-vive. Si cette impulsion avait dû être maintenue, il eût été indispensable de nous créer des ressources nouvelles par un très-prochain appel de fonds; mais la gravité des événements récemment survenus nous a déterminés à modifier notre programme afin de retarder autant que possible des versements que rendraient très-onéreux la contraction actuelle des capitaux et l'avilissement des valeurs de toute nature. Nous avons, en conséquence, ralenti dans une assez large mesure les travaux entrepris sur les trois navires transatlantiques qui étaient destinés à desservir celle de nos deux lignes qui doit partir de Marseille, et nous avons concentré sur les quatre paquebots appelés à accomplir la ligne de Bordeaux les capitaux qui restaient disponibles entre nos mains. Nous espérons ainsi arriver jusqu'aux derniers mois de cette année sans recourir à un appel et réussir, par ce moyen, à concilier l'exécution de nos engagements avec les ménagements dont les circonstances actuelles nous font un précieux devoir.

Nous espérons que cette résolution obtiendra votre approbation.

CHAPITRE IV.

CHANGEMENTS DANS LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Par votre délibération du 20 décembre 1858, vous avez renouvelé les pouvoirs de votre conseil d'administration.

Depuis ce moment, une vacance s'est produite dans le sein de ce conseil par la démission de M. P. J. Lefébvre-Desvallières qui s'est décidé à chercher du repos après une laborieuse carrière dont une grande partie a été consacrée à la gestion de vos intérêts comme administrateur, d'abord, de la Compagnie des messageries impériales, et ensuite de la Société des services maritimes des messageries impériales.

Aux termes de l'art. 20 de nos statuts, il nous appartenait, sauf votre approbation ultérieure, de pourvoir à cette vacance.

M. V. Musnier, administrateur des Messageries impériales, l'un des plus anciens administrateurs adjoints de notre Société, était tout indiqué à notre choix, moins encore par les grands intérêts que sa famille et lui-même ont dans cette affaire, que, par l'expérience et les lumières spéciales qu'il doit à sa longue assiduité à nos séances et à son utile participation à nos travaux.

Nous avons aussi jugé convenable et utile d'appeler à remplacer M. Musnier, en qualité d'administrateur adjoint, M. Emile Desvallières, fils de notre collègue, et de perpétuer ainsi dans le conseil les excellents souvenirs qu'y laisse M. Desvallières le père.

Nous vous demandons de ratifier ces nominations, qui n'ont été faites qu'à titre provisoire et sous réserve de votre approbation.

Enfin, Messieurs, si ces diverses propositions obtiennent votre assentiment, nous vous prions d'adopter les résolutions suivantes :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

Les comptes de l'exercice 1858 sont approuvés.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

Le dividende de l'exercice 1858 sera fixé à 40 fr. par action, savoir :

20 fr. déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au conseil d'administration par l'article 40 des statuts ;

20 fr. payables à partir du 1er juin prochain.

Le reliquat de 41,468 fr. 20 c. sera porté comme premier article au compte *profits et pertes* de 1859.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

Sont ratifiées, aux termes de l'article 20 des statuts, les nominations de M. V. Musnier, en qualité d'administrateur, en remplacement de M. Desvallières père, démissionnaire, et de M. Emile Desvallières en qualité d'administrateur adjoint, en remplacement de M. V. Musnier.

UNION FINANCIÈRE ET INDUSTRIELLE

SAINT-PAUL ET Cie.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale du 30 mai 1859.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de l'Union financière et industrielle a eu lieu lundi 30 mai 1859, à 4 heures 1/2, au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8.

32,903 actions étant représentées par un nombre d'actionnaires supérieur à celui exigé par l'art. 31 des statuts, l'assemblée a été régulièrement constituée par la nomination aux fonctions de scrutateurs des deux plus forts actionnaires présents, et par la désignation d'un secrétaire.

Le gérant a donné lecture à l'assemblée de son rapport dans lequel il soumet non-seulement les comptes au 31 décembre 1858, mais encore ceux arrêtés au 16 mai 1859; il entre dans de grands détails sur la position et les opérations de la Compagnie, et donne sur la souscription à la Société de crédit industriel et commercial, et sur le procès qu'il a intenté aux fondateurs et au président de cette Société, toutes les explications nécessaires pour apprécier le but et la moralité de ce procès; il donne lecture des lettres adressées aux fondateurs et aux ministres du commerce et des finances, et de la réponse de ces deux ministres.

Le conseil de surveillance, par l'organe de son rapporteur, communique ensuite à l'assemblée le rapport dans lequel il rend compte de la vérification faite par lui de la comptabilité, des caisses, portefeuille et valeurs de la Société, il a constaté l'ordre et la régularité avec lesquels les écritures comptables sont tenues et la clarté des résultats constatés par les inventaires au 31 décembre 1858 et au 16 mai 1859; il a vérifié tous les comptes sociaux dont les résumés soumis à l'assemblée dans les situations déposées par le gérant sur le bureau sont réguliers et exacts, et desquels il résulte que les intérêts échus et payés les 30 juin et 31 décembre derniers, sont bien légitimement le produit de bénéfices acquis; enfin, il conclut en proposant à l'assemblée d'approuver les comptes et le paiement des intérêts aux époques précitées.

Avant de soumettre au vote de l'assemblée, l'approbation des comptes, le gérant offre de fournir toutes nouvelles explications qui pourraient être réclamées soit sur les comptes, soit sur tout autre point des affaires de la Société.

Plusieurs actionnaires réclament successi-

Digitized by Google

vement des explications, et entrent dans l'examen et l'appréciation du procès fait à la Société du Crédit industriel et commercial.

L'assemblée après avoir entendu les réponses du gérant, a arrêté les résolutions suivantes :

1° Les comptes présentés et arrêtés au 31 décembre 1858 et au 16 mai 1859 sont approuvés ;

2° L'assemblée déclare qu'elle est en communauté absolue de vues avec le gérant, relativement à la souscription à la Société du crédit commercial et industriel, au procès intenté aux fondateurs et au président de cette société ; elle approuve complétement la marche suivie par le gérant et son projet de ne s'arrêter dans ses poursuites que lorsque l'argent versé par lui aura été restitué ou assuré par une combinaison de fusion à laquelle le gérant aura adhéré;

3° Pour prévoir toutes éventualités, l'assemblée donne au gérant, agissant avec l'assentiment unanime des commissaires de surveillance, pouvoir soit de faire toute fusion, soit, par suite de l'absorption partielle ou totale de l'avoir social dans l'une des sociétés financières autorisées par le gouvernement, de prononcer la liquidation de la Société ;

4° Ce cas de liquidation anticipée arrivant, la gérance aura les pouvoirs prévus par les statuts ;

5° L'assemblée, eu égard à la nature confidentielle des détails donnés dans les rapports du gérant et du conseil de surveillance, et eu égard aux négociations qui pourraient se poursuivre, reconnait qu'il y aurait, quant à présent, inconvénient à publier ces rapports et décide qu'ils ne seront pas imprimés ;

6° L'assemblée autorise le gérant à déclarer, s'il y a lieu, annulées, les actions rachetées pour le compte de la Société et celles créées en vue des émissions à venir au delà des 52,549 qui ont représenté le capital effectivement souscrit, et à signer tous actes qui seront la conséquence de cette déclaration ;

7° L'assemblée procède à la nomination des membres du conseil de surveillance. Les membres sortants étant rééligibles sont nommés.

Toutes ces délibérations ont été prises à l'unanimité, sauf en ce qui concerne la première relative à l'approbation des comptes, un actionnaire ayant à la contre-épreuve voté contre cette approbation.

La séance est levée à six heures et demie.

Pour extrait :

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES.

Nous publions ci-après le résumé du rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes qui nous est communiqué par M. Goddyn, gérant de cette Compagnie :

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes a eu lieu à Gand le 12 du mois de mai dernier. Une soixantaine de membres représentant 1 millier d'actions étaient présents.

Il résulte du rapport du conseil d'administration que les recettes, depuis le jour de l'ouverture de la ligne (11 mai 1858) jusqu'au 31 décembre, se sont élevées à 73,091 fr. 63 c., tandis que les dépenses ont été de 108,135 fr. 71 c., ce qui constitue une perte sur l'exploitation de 1858 de 35,044 fr. 08 c., perte que, aux termes du cahier des charges, la Compagnie va réclamer du gouvernement.

Une difficulté a surgi entre la Compagnie et les entrepreneurs. Ceux-ci, aux termes de leur contrat, avaient dû garantir les intérêts aux actionnaires pendant la construction, et, à cet effet, une somme de 250,000 fr. avait été mise à la disposition de la Compagnie ; mais cette somme ayant été insuffisante, et les intérêts ayant été intégralement payés jusqu'au 30 juin 1858, il y avait un déficit de 135,433 fr. 23 c. La question de savoir par qui il devait être supporté a été soumise à un tribunal arbitral ; celui-ci a débouté la Compagnie de ses prétentions, et l'a condamnée aux dépens. Par suite de ce jugement, il a fallu combler le déficit dont il s'agit ; c'est pourquoi les actionnaires n'ont pas touché les intérêts échus au 31 décembre, et que le conseil d'administration a proposé l'abandon du semestre. Avec ces 200,000 fr., on éteindrait les dettes, et l'on aura en caisse un fonds de roulement qui viendra diminuer les frais de commission et de banque.

L'assemblée générale a approuvé le rapport ainsi que la proposition du conseil d'administration d'abandonner les intérêts sur les actions jusqu'au 30 juin 1859.

MM. de Breyne-Peelaert et de Blauw, membres sortants du conseil d'administration et de surveillance, ont été réélus à l'unanimité.

Pour extrait :

F. Grimaud.

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

COMPTE DE LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1858

comparé à celui de l'exercice 1857.

	1857	1858	Différences.
Produit total de l'exploitation	83.818.233 15	86.286.102 51	2.467.869 36
Droit du dixième	4.361.086 17	4.391.962 97	30.876 80
	79.457.146 98	81.894.139 54	2.436.992 56
Recettes et dépenses d'ordre	2.846.891 82	2.815.158 40	31.733 42
	76.610.255 16	79.078.981 14	2.468.725 98
Dépenses d'exploitation	30.345.216 62	31.012.599 67	667.383 05
Produit net de l'exploitation	46.265.038 54	48.066.381 47	1.801.342 93
Produits des placements de fonds	2.369.909 »	4.028.385 30	1.658.476 30
	48.634.947 54	52.094.766 77	3.459 819 23
Charges de l'exercice	16.923.513 22	16.929.719 »	6.205 78
	31.711.434 32	35.165.047 77	3.453.613 45
Réserve	932.608 48	1.034.951 43	102.342 95
	30,758.825 84	34.110.096 34	3.351.270 50
Solde antérieur	42.181 80	193.518 03	151.336 17
	30.801.007 70	34.303.614 37	3.502.606 67

Digitized by Google

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Compte général au 31 décembre 1858.

ACTIF.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT. — ANCIEN RÉSEAU.

Frais d'installation et dépenses de l'administration centrale.	2.298.777 92	
Acquisition de l'hôtel de la rue de la Chaussée-d'Antin et de l'immeuble rue Coq-Héron	2.594.721 21	4.893.499 13
Lignes en exploitation.		
Paris à Lyon	202.915.000 15	
Lyon à Marseille	150.627.353 42	
Lignes de la rive droite du Rhône	41.101.037 16	
Embranchement d'Auxerre	4.348.979 39	
Dijon à Besançon et Belfort, embranchements de Gray et Salins	69.435.033 66	
Embranchement d'Aix	7.029.504 69	
Chemin de ceinture	1.340.000 »	476.800.108 47
Matériel.		
Section Nord	36.893.378 29	
Section Sud	46.151.994 78	83.045.373 07
Lignes en construction.		
Châlon à Dôle et Jura	374.154 43	
Marseille à Toulon	45.960.863 74	
Raccordement à Lyon avec la ligne de Lyon à Genève	1.216.222 22	47.551.240 39

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT. — NOUVEAU RÉSEAU.

Concessions de 1857.		
Bourbonnais	239.204.035 96	
Lignes provenant du Grand-Central	88.060.784 49	
Lignes nouvelles (Etudes)	656.188 23	
Subvention du chemin de fer des Pyrénées	2.000.000 »	
Frais généraux de la Société	343.141 86	330.264.150 54
Approvisionnements.		
Divers		12.508.545 25
Capital à réaliser.		
Versements arriérés	31.050 »	
Versements sur actions nouvelles	2.467.925 »	
Subventions à réaliser	11.062.307 08	13.561.882 08
Exécution du traité avec l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon (concession de 1846).		
Versement pour compte des éventualités		4.382.885 38
Débiteurs divers.		
Compagnie de Lyon à Genève, son compte d'avances	11.950.248 64	
Exploitation, son compte général	2.272.889 19	
Sous-Comptoir des chemins de fer	938.500 »	
Compagnie des chemins de fer du Gard	2.050.108 81	
Société des mines de la Grand'Combe	337.452 36	
Rhône-et-Loire, compte de liquidation	1.505.544 69	
Divers débiteurs	3.362.353 30	22.417.096 99
Caisse et portefeuille.		
Trésor public	3.980.331 02	
Caisses diverses	2.901.443 92	
Banque de France	6.008.031 22	
Portefeuille	6.197.514 77	16.087.320 93
		1.011.712.102 23

PASSIF.

Fonds social et subventions.

Actions anciennes, P. L.	132.500.000 »	
— L. L. M.	45.000.000 »	
Prime réalisée sur les actions remises à la Compagnie de Dijon	5.370.000 »	
Actions nouvelles	84.802.500 »	
Primes sur lesdites	190.193 28	
Subventions diverses (ancien réseau)	80.000.000 »	347.952.693 28

EMPRUNTS.

Ancien réseau.		
Paris à Lyon, 5 0/0	83.968.170 85	
— 3 0/0	71.359.078 43	
Emprunt de 60 millions 5 0/0, L. L. M.	55.171.234 97	
Obligations 3 0/0 (émission de 1852), L. L. M. Rachat des lignes d'Avignon à Marseille et de la rive droite du Rhône	54.835.000 »	
Soulte de conversion des obligations de rachat	3.029.055 48	
Emprunt 3 0/0 (émission de 1855), L. L. M.	23.146.480 »	
Obligations de Lyon à Avignon, non converties	102.000 »	
— de Marseille à Avignon, non converties	7.356.730 »	299.567.745 73
Nouveau réseau.		
Bourbonnais	61.272.409 85	
Rhône-et-Loire, 5 0/0	51.307.000 »	
— 3 0/0	19.092.900 »	
Grand-Central, 3 0/0	37.500.000 »	
Prêt de l'Etat à la Compagnie d'Andrézieux à Roanne	4.000.000 »	
463.695 obligations 3 0/0, P. L. M.	135.328.961 08	
	308.501.265 93	
Subvention pour Arvant à Saint-Etienne	6.000.000 »	314.501.265 93
Amortissements divers.		
Section Nord	117.146 52	
Section Sud	608.853 51	726.000 03
Créditeurs divers.		
Cautionnements et retenues	2.257.378 30	
Mandats à solder à divers entrepreneurs	1.914.956 05	
Mandats ordonnancés et non payés	3.534.688 33	
Eventualités Lyon à Avignon (1846)	100.061 62	
Compagnie d'Orléans	1.236.555 82	
Divers créditeurs	3.942.423 77	12.986.063 89
Intérêts et dividendes échus et arriérés à payer.		
Actions	876 986 »	
Obligations	10.554.314 »	11.431.300 »
Comptes de réserves.		
Fonds de réserve	3.679.025 99	
Fonds de subvention de la caisse des retraites	424.393 01	4.103.419 »
Liquidation de l'exercice 1858.		
Solde créditeur. Bénéfice disponible	34.303.614 37	
— A compte de 20 fr. distribué au 1er nov.	13.860.000 »	20.443.614 37
		1.011.712.102 23

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DU NORD

Compte de l'Exploitation générale du 1er janvier au 31 décembre 1858

DÉPENSES.

Administration centrale.

Jetons de présence	111.200 »		
Traitement du personnel de l'administration centrale	205.523 90	316.723 90	
Assurances, loyers et contributions	209.101 96		
Frais de bureaux, impressions, affiches et annonces	170.199 01		
Indemnités, pensions et dépenses diverses	101.178 73		
Abonnement au timbre	165.149 78	645.629 46	
Frais de police et de surveillance		138.035 25	1.100.388 59

1re DIVISION. — *Exploitation.*

Traitement du personnel, du service central, du contrôle, etc.		530.927 94	
Personnel des gares et stations	3.754 867 05		
Billets : Impressions, frais de bureau, etc.	660.597 01		
Eclairage et chauffage des gares et stations	499.755 86	4.905.219 92	
Personnel des inspecteurs, conducteurs et facteurs de trains	773.611 48		
Indemnités de déplacement du personnel des trains	160.077 70		
Eclairage et menues dépenses des trains	81.016 23	1.013.305 41	
Service du factage et du camionnage		136.744 13	6.590.197 40

IIe DIVISION. — *Matériel et ateliers.*

Traitement du personnel du service central, etc.		122.653 95	
Entretien et grosses réparations des machines, des voitures et wagons à marchandises	4.391.122 20		
Traitements des mécaniciens, chauffeurs, etc.	1.520 842 77		
Combustible des machines	2.569.693 08		
Huile, graisse, éclairage et eau des machines	674.718 41	9.116.378 46	9.239.030 41

IIIe DIVISION. — *Travaux et surveillance.*

Service central ; personnel et dépenses diverses		468.362 34	
Entretien de la voie		2.588.628 10	
Surveillance de la voie		637 040 73	3.694.031 17
Dépenses d'exploitation			20.624.247 57

Excédant des recettes sur les dépenses.

Intérêts des actions pour l'exercice 1858	6.400.000 »		
A déduire : les intérêts des placem. de fonds	301.461 16	6.098.538 84	
Amortissement du capital pour l'exercice 1858		282.593 06	
Intérêts et amortissement des emprunts		8.753.276 59	
Intérêts pendant l'année 1858 des fonds dus à l'Etat		126.913 45	
Fonds de dotation (Caisse de retraite)		197.957 18	
Fonds de réserve		182.093 97	
Dividende de 1858, à raison de 45 fr. par action		18.000.000 »	
Solde de l'exercice 1858		10.279 34	33.611.652 43
			54.235.900 »

RECETTES.

Produits de l'exploitation.

Voyageurs		20.844.275 54	
Bagages	551.083 46		
Transport des chiens	36.600 79		
Articles de messageries	4.438.627 09	5.026.311 34	
Transport des voitures	47.446 32		
— des malles-poste	427.749 67		
— des chevaux	163.181 50	638.377 49	
Transport des marchandises		30.670.986 09	
Transport de bestiaux		669.316 75	
Magasinage	64.872 62		
Produits divers	446.774 13	511.646 75	58.360.914 86
Produits du chemin de Ceinture			106.510 38
Solde de l'exploitation de 1857			12.697 81
Ensemble			58.480.123 05

A déduire :

Impôt du 10e sur le prix des places de voyageurs	2.785.030 17	
Indemnités pour pertes d'effets et avaries	220.858 13	
Solde des détaxes et réductions	482.432 18	
Subventions aux messageries, correspondances, omnibus, etc.	488.661 97	
Usage des stations belges	23.636 »	
Timbre pour lettres de voiture	243.584 60	4.244.223 05
		54.235.900 »

Digitized by Google

Compte général au 31 décembre 1858

ACTIF.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

(ANCIEN RÉSEAU.)

Prix d'acquisition payé à l'Etat :			
En construction	82.785.286 07		
En matériel	3.073.463 93	85.858.750 »	
Lignes en exploitation		206.495.961 76	
Dépenses de réfection de la voie		12.479 968 58	
Lignes en construction (de Creil par Chantilly)		18.204.327 47	
Construction du chemin de fer de Ceinture		1.340.660 »	
Locomotives, voitures et wagons	63.267.667 18		
A déduire : payé à l'État (voir plus haut)	3.073.463 93	60.164.203 25	
Mobilier d'exploitation	1.598.146 68	61.392.351 33	385.971.379 14

(NOUVEAU RÉSEAU.)

Lignes en construction :

De Paris à Soissons	562.032 45	
De Saint-Quentin à Amiens	161 603 73	
D'Amiens à Rouen	275.954 25	
Des houillères du Pas-de-Calais	70.731 18	
De Boulogne à Calais	22.737 13	
De Pontoise	212.024 56	
De Chantilly à Senlis	4.003 70	
De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches	264.376 92	1.606.463 94
		387.586.843 08

LIGNES NORD-BELGES.

Solde du compte courant des lignes Nord-Belges		18.361.146 67
Dont détail :		
Dépenses de premier établissement sur les lignes :		
D'Erquelines à Charleroi	4.644.725 29	
De Namur à Liége	2.090.081 82	
De Mons à Hautmont	352.636 69	
De Namur à Givet	7.443 51	
Matériel, locomotives, voitures, wagons et mobilier d'exploitation	9.868.649 53	
Outillage des ateliers, matières et approvisionnements	681.665 38	
Débiteurs divers	856.066 76	
Caisse	164.177 66	
	18.361.146 67	

DU AU 31 DÉCEMBRE 1858 :

Par les actionnaires (versement restant à effectuer sur les actions nouvelles)		34.644.600 »

Compte de l'Etat.

Prix d'acquisition de la ligne principale restant à classer :		
En capital	3.230.448 48	
En intérêts	16.804.575 90	14.035.024 38

Matériel, Mobilier et Approvisionnements.

Outillage, matières premières et pièces de rechange	6.883.686 88	
Approvisionnements divers	2.395.228 11	
Mobilier de la deuxième division	116.887 82	9.396.102 81
Approvisionnements de matériaux pour la voie		6.511.182 93
		15.607.285 74

VALEURS DIVERSES.

Immeubles de la Compagnie dans Paris	997.207 35

Débiteurs divers.

Comptes courants, factures à recouvrer, avances à divers fournisseurs, etc	2.663.422 86	
Sous Comptoir des chemins de fer	437.466 »	
De Rothschild frères	7.285.846 65	10.686.753 45

Caisse et Portefeuille.

Espèces	2.016.212 65	
Valeurs de portefeuille	628.766 16	
Receveurs	1.266.813 82	
Agents comptables	761.554 12	
Banque de France	7.226.877 10	11.875.847 25
		494.088.707 92

PASSIF.

FONDS SOCIAL.

Capital réalisé.

Actions anciennes	160.066.000 »	
Actions nouvelles (300 fr. versés)	37.500.606 »	197.566.000 »
Emprunts antérieurs : 1re Série (Rachat des actions de Boulogne)	37.500.606 »	
2e Série	25.750.000 »	
3e Id.	22.986 846 90	
4e Id.	22.429.151 43	
5e Id.	21.556.957 27	
6e Id.	21.856.677 15	
7e Id.	20.637.176 49	
Emprunt autorisé en 1857 : 67,006 obligations émises	19.916.161 35	191.930.104 56
Obligations de la Compagnie de Boulogne		1.181.556 09

VOIES ET MOYENS POUR LA RÉFECTION DE LA VOIE.

Réserve faite sur les bénéfices d'exploitation	6.432.788 66
	397.614.451 28

Capital à réaliser.

Actions nouvelles (Versements restant à effectuer, 275 fr. par action)	34.373.006 »

L'Etat.

Obligations à lui souscrites par la Compagnie (restant à payer)	14.035.024 38

CRÉANCIERS DIVERS.

Cautionnements, retenues, fonds d'assurances, fournisseurs à régler, etc	3.561.542 04	
Ordonnances restant à payer au 31 décembre 1858	3.326.013 69	
Actions vendues pour versements en retard	27.112 73	6.914.668 46

INTÉRÊTS, DIVIDENDES ET AMORTISSEMENTS ÉCHUS.

Intérêts et dividendes sur actions et obligations, échéance du 1er janvier 1856 et arriérés	11.483.226 19	
Amortissement, échéance du 1er juillet 1859	1.528.937 50	
Solde du dividende de 1858, échéance du 1er juillet 1856	11.260.000 »	24.212.165 66

COMPTES DES RÉSERVES.

Fonds de réserve	2.366.000 »	
Fonds d'amortissement du capital	2.162.419 62	
Fonds d'amortissement supplémentaire	1.773.638 39	
Réserve pour intérêts à payer à l'Etat	10.679.097 65	
Fonds de dotation (Caisse de retraite)	582.563 11	
Solde de l'exercice 1858	16.279 34	17.567.398 11
		494.088.707 02

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Compte général au 31 décembre 1858.

ACTIF.

Compte d'établissement.		
Ligne de Lyon à Genève	90.247.164 49	
Embranchement de Versoix	2.744.984 44	
Matériel en service et en approvisionnement	8.725.190 33	
Frais généraux de la Société	1.357.584 01	103.074.923 27
Capital à réaliser.		
Versements en retard sur les actions et obligations :		
Actions 206.250 »		
Obligations 17.100 »	223.350 »	
Subvention du canton de Genève	666.650 »	890.000 »
Débiteurs divers.		
Compagnie de Lyon à la Méditerranée	223.784 42	
Contribution au Sous-Comptoir des chemins de fer	86.672 »	
— à la Conférence des chemins de fer	4.000 »	
Syndicat des chemins de fer	6.659 95	
Ville de Genève	16.721 53	
Débiteurs divers	192.386 69	
Exploitation. — Son compte général	2,397.092 77	2.927.317 36
Cautionnements.		
A Genève		50.000 »
Portefeuille.		
Rentes 4 0/0 du gouvernement du canton de Genève	1.333.350 »	
Effets à recevoir	20.706 30	1.354.056 30
Caisses d'avances.		
Avances pour les acquisitions de terrains à régulariser		819.812 51
Liquidation des exercices.		
Solde à porter à nouveau		7.517.597 04
Total		116.633.706 48

PASSIF.

Fonds social et subventions.		
80,000 actions de 500 francs	40.000.000 »	
Subvention du gouvernement français	15.000.000 »	
— du canton de Genève	2.000.000 »	57.000.000 »
Emprunts.		
1er emprunt 3 0/0, 87,719 obligations	24.999.915 »	
2e emprunt — 54,545 —	15.533.498 24	
Emprunt en compte courant à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée	11.950.248 64	51.483.661 88
Amortissement des emprunts.		
Solde de l'amortissement à reporter à nouveau	354 53	
Obligations amorties à rembourser	146.000 »	146.354 53
Dépenses à régler.		
Compte courant des entrepreneurs	597.971 43	
Compte de retenue	1.066.968 42	
Compte de garantie	33.036 85	
Mandats ordonnancés et non payés	2.351.491 93	4.050.368 63
Intérêts échus ou arriérés à payer.		
Sur les actions	854.966 »	
Sur les obligations	1.078.845 »	1 933.811 »
Traversée de Lyon.		
Somme reçue de la Méditerranée pour sa quote-part dans les travaux de raccordement des deux lignes à Lyon, à répartir		1.000.000 »
Créditeurs divers.		
Chemin de fer de Lausanne à Fribourg	980.000 »	
Divers créditeurs	39.510 44	1.019.510 44
Total		116.633.706 48

Digitized by Google

BANQUE DE FRANCE.

DÉCOMPOSITION DES BILLETS A ORDRE ET VIREMENTS FOURNIS EN 1858

SUCCURSALES.	Par la Banque sur chaque Succursale.	Par chaque Succursale sur la Banque	TOTAL.
Amiens	820.000	3.030.000	3.850.000
Angers	1.510.000	5.020.000	0.530.000
Angoulême	2.000.000	3.190.000	5.190.000
Arras	1.380.000	3.040.000	4.420.000
Avignon	1.890.000	2.460.000	4.350.000
Bar-le-Duc	100.000	1.990.000	2.180.000
Besançon	5.680.000	3.990.000	9.670.000
Bordeaux	22.290.000	32.170.000	54.460.000
Caen	2.040.000	6.430.000	8.470.000
Carcassonne	410.000	290.000	700.000
Châteauroux	1.420.000	2.960.000	4.380.000
Clermont-Ferrand	2.560.000	9.010.000	12.470.000
Dijon	1.440.000	3.150.000	4.590.000
Dunkerque	600.000	3.040.000	3.730.000
Grenoble	1.900.000	3.830.000	5.730.000
Havre (le)	8.890.000	27.890.000	86.780.000
Laval	670.000	610.000	1.280.000
Lille	6.230.000	8.540.000	14.770.000
Limoges	1.600.000	3.740.000	5.400.000
Lyon	48.600.000	28.130.000	76.730.000
Mans (le)	1.360.000	3.800.000	5.160.000
Marseille	30.070.000	41.970.000	72.940.000
Metz	1.270.000	3.070.000	5.240.000
A reporter	145.870.000	203.150.000	398.820.000

SUCCURSALES.	Par la Banque sur chaque Succursale.	Par chaque Succursale sur la Banque	TOTAL,
Report	145.870.000	203.150.000	398 820.000
Montpellier	3.010.000	5.400.000	8.410.000
Mulhouse	11.070.000	6.030.000	17.100.000
Nancy	2.250.000	3.200.000	5.450.000
Nantes	7.320.000	19.540.000	26.860.000
Nevers	1.050.000	1.830.000	2.880.000
Nîmes	2.250.000	2.930.000	5.180.000
Orléans	960.000	2.490.000	3.450.000
Poitiers	210.000	300.000	510.000
Reims	3.270.000	5.910.000	9.180.000
Rennes	1.250.000	3.130.000	4.380.000
Rochelle (la)	1.310.000	2.720.000	4.030.000
Rouen	3.140.000	6.720.000	0.860.000
Saint-Etienne	2.550.000	3.750.000	6.300.000
Saint-Lô	50.000	1.300.000	1 350.000
Saint-Quentin	1.580.000	3.020.000	4.600.000
Sedan	50.000	430.000	480.000
Strasbourg	3.170.000	14.840.000	18.510.000
Toulon	1.880.000	1.230.000	3.110.000
Toulouse	9.240.000	12.020.000	21.260.000
Tours	774.000	910.000	1.684.000
Troyes	1.120.000	1.090.000	2.810.000
Valenciennes	10.530.000	3.700.000	14.230.000
Totaux	214.400.000	306.240.000	520.640.000

MOUVEMENT GÉNÉRA DES CAISSES.

	ANNÉES.	MOUVEMENT GÉNÉRAL DES ESPÈCES.	BILLETS.	VIREMENTS.	TOTAL.
	1856	2.148.656.200	10.029.436.900	23.471.070.500	35.649.763.600
	1857	2.260.695.800	9.830.198.600	20.517.577.700	32.608.472.100
	1858	1.881.084.000	8.820.752.100	19.935.587.194	30.637.323.294
Différence entre 1857 et 1858	Augmentation	» »	» »	» »	» »
	Diminution	378.711.800	1.009.446.500	582.990.506	1.071.148.806

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1566 —

11e année. — 21e semaine.

Du 21 au 27 mai 1859.

125.045 Voyageurs	474.258 34
Bagages, Marchandises, etc.	738.005 56
Total	1.172.263 90
Recettes antérieures	21.575.591 91
Total	22.747.855 81
21e semaine de 1859	1.172.263 90
Semaine correspondante de 1858	1.037.267 90
Différence	134.996 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	22.747.855 81
— — 1858	19.800.517 87
Différence	2.947.337 94

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur totale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1 475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 21 au 27 mai 1859.

100.773 Voyageurs	403.296 82
Bagages, Marchandises, etc.	895.018 50
Total	1.298.315 32
Semaine correspondante de 1858	1.128.025 89
Différence	170.289 43
Recettes depuis le 1er janvier 1859	24.884.661 55
— — 1858	21.288.650 58
Différence	3.596.010 97

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Avril 1859.

Voir le numéro du 14 mai.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1858. — 1250 —

Du 21 au 27 mai 1859.

Voyageurs	810.597 84
Bagages et Marchandises	1.831.138 28
Total	2.647.736 12
Semaine correspondante de 1858	1.463.861 52
Différence	1.183.874 60
Recettes depuis le 1er janvier 1859	38.112.875 06
— — 1858	29.557.061 38
Différence	8.555.814 28

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 457 kilomètres
1858. — 402 —

Du 21 au 27 mai 1859.

Voyageurs	75.165 05
Bagages et Marchandises	204.180 60
Total	279.325 65
Semaine correspondante de 1858	235.303 56
Différence	44.022 09
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.727.905 05
— — 1858	4.970.571 54
Différence	757.333 51

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1185 kilomètres
1858. — 995 —

Du 21 au 27 mai 1859.

287.107 Voyageurs	430.115 52
Marchandises, etc. — Grande vitesse	84.289 88
— — Petite vitesse	411.994 27
Total	926.399 67
Semaine correspondante en 1858	855.095 65
Différence	71.304 02
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	17.919.455 77
— — 1858	14.966.108 87
Différence	2.953.346 90

NORD.

1859. Longueur exploitée : 501 kilomètres.
1858. — 502 —

Du 21 au 27 mai 1859

151.065 Voyageurs	408.141 43
Bagages, Marchandises, etc.	688.964 43
Total	1.097.108 86
Semaine correspondante de 1858	976.553 93
Différence	120.654 93
Recettes depuis le 1er janvier 1859	21.638.557 36
— — 1858	20.713.159 36
Différence	925.398 »

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 741 kilomètres.
1858. — 240 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 21 au 27 mai 1859

CHEMIN DE FER.

45.056 Voyageurs	115.952 63
Bagages, Marchandises, etc.	316.580 44
Total	432.533 07
Canal latéral et canal du Midi	69.025 47
Total	501.558 54
21e semaine 1858. Chemin de fer	260.763 24
— — Canal	45.482 91
Total	306 246 15
Chemin de fer, différence sur 1859	171.769 83
Canal, — —	23.542 56
Total	195.312 39
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.444.427 79
— — 1858	5.094.323 92
Différence	2.840.103 87

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 229 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 21 au 27 mai 1859

15.491 Voyageurs	57.924 40
Bagages et Marchandises	107.178 85
Total	165.103 25
Semaine correspondante de 1858	106.571 43
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.516.481 66
— — 1858	1.453.759 14

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — 99 —

Du 21 au 27 mai 1859.

11.394 voyageurs	21.961 84
Bagages, Marchandises, etc.	38.295 »
Total	60.256 84
Semaine correspondante de 1858	21.399 01
Différence	38.857 83
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.204.701 64
— — 1858	396.695 30
Différence	808.006 34

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 90 —

Du 21 au 27 mai 1859

10.586 Voyageurs	22.535 55
Bagages, Marchandises, etc.	36.630 44
Total	59.165 99
Semaine correspondante de 1858	25 606 85
Différence	33.559 14
Recettes depuis le 1er janvier 1859	992.262 90
— — 1858	472.851 65
Différence	519 411 25

BESSEGES A ALAIS

859. Longueur exploitée : 21 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1859.

Voyageurs	1.961 40
Bagages, Marchandises, etc.	21.060 55
Total	23.021 95
Semaine correspondante de 1858	17.199 75
Différence	5.822 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859	492.956 40
— — 1858	329 681 15
Différence	163.275 25

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1023 kilomètres.
1858. — 1161 —

Du 21 au 27 mai 1859

	En florins.
»,»»» Voyageurs	225.049 »
»,»»» tonnes Marchandises	182.512 »
Total	407.561 »
Semaine correspondante de 1858	307.273 »
Différence	100.288 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.115.579 »
— — 1858	5.452.639 »
Différence	662.940 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARDO-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 914 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 21 au 27 mai 1859.

Ligne de Trieste.

40.168 Voyageurs	136.654 »	
Bagages et Marchandises	907.636 82	1.042.290 82

Ligne Lombard-Vénitienne.

14.442 Voyageurs	44.112 50	
Bagages et Marchandises	251.645 »	295.757 50
Total		1.338.048 32
Semaine correspondante de 1858		800.405 43
Différence		537.642 89

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	22.118.574 67
— — 1858	13 122.983 22
Différence	8.995.591 45

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

1859. Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — 455 —

Du 11 au 20 mai 1859.

17.701 Voyageurs	81.783 81
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	15.204 09
— (petite vitesse)	142.430 17
Total	239.678 07
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	3.596.391 17
Total	3.835.869 24
Semaine correspondante de 1858	214.700 99
Différence	24.771 08

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 211 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 7 au 13 mai 1859. (1)

8.434 Voyageurs	93.573 19
Bagages, Marchandises, etc	11.648 30
Recettes diverses	372 75
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis	48.332 49
Total	158.926 73
Semaine correspondante de 1858	106.714 90
Différence	52.211 83
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.977.343 18
— — 1858	1.407.104 22
Différence	570.238 96

(1) Dans ces chiffres ne sont pas comprises les recettes des transports militaires de la division du Tessin, les comptes n'étant pas encore réglés.

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 246 kilomètres
1858. — 211 —

Du 21 au 27 mai 1859

32.094 Voyageurs	49.995 05
Bagages, Marchandises	43.468 23
Total	93.464 18
Semaine correspondante de 1858	75.171 18
Différence	18.293 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.654.973 81
— — 1858	912.281 95
Différence	742.691 86

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 20 au 26 mai 1859

11.809 Voyageurs	19.816 60
Bagages, Marchandises, etc	11.136 91
Total	30.953 51
Période correspondante de 1858	23.109 95
Différence	7.843 56
Recettes depuis le 1er janvier 1859	516 006 95
— — 1858	263.564 40
Différence	252.442 55

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 26 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 20 au 26 mai 1859

5.210 Voyageurs	2.068 45
Marchandises	210 85
Total	2.279 30

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859	0/0.
Avril	80.652 78	93.778 10	13.125 32	16 27
4 1ers mois	391.666 01	449.890 80	58.224 19	14 86

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Avril	1.103.328 78	1.205.261 96	101.933 18	9.23
4 1ers mois	5.457.575 16	6.082.628 75	625.053 59	11.45

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en avril 1858	39.722
Becs éclairés en avril 1859	49.075
Augmentation avril 1859	9.353 becs
Recettes du gaz. — Avril 1858	105.951 46
Recettes du gaz. — Avril 1859	124.339 62
Augmentation en avril 1859	18.388 16

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858	372.496 16
Total	470.137 66

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

Lyon à la Méditerranée.

Rue Laffitte, n° 17.

Obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. — (Emissions de 1852 et de 1855.)

Il sera procédé le vendredi 17 juin 1859, à deux heures de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 339 obligations 3 0/0. — Emission de 1852.

2° De 153 obligations 3 0/0. — Emission de 1855.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée en séance ordinaire pour le vendredi 24 juin, à midi et demi, dans la grande salle du Casino, à Lausanne.

MM. les actionnaires, propriétaires depuis dix jours au moins de cinq actions ou plus, qui désirent y assister ou s'y faire représenter, devront déposer leurs titres avant le 14 juin :

A Paris, Société générale de Crédit mobilier ;

A Lausanne, Banque cantonale vaudoise ;

A Genève, quai du Mont-Blanc, 3.

Les procurations, qui peuvent être faites sous seing privé, devront être déposées aux endroits ci-dessus, le 21 juin au plus tard.

COMPAGNIE I ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'actions de la Compagnie du chemin de fer François-Joseph sont informés que l'échange de leurs actions contre les obligations de la Compagnie du Sud de l'Autriche, retardé jusqu'ici par des difficultés qui s'étaient élevées sur l'interprétation de certaines clauses du traité de cession, aura lieu sur le pied de 10 obligations pour 25 actions, à partir du 9 juin prochain, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi, dans les bureaux de la Compagnie du Sud, rue Laffitte, 21.

Les fractions qui résulteraient des proportions établies entre les deux titres seront réglées en coupures qui pourront, au choix de ceux des porteurs qui n'auraient pas réuni un nombre de coupures suffisant pour constituer une obligation, être achetées ou vendues, dans le bureau d'échange, au cours moyen de la Bourse de la veille.

CHEMIN DE FER

DE

LAUSANNE A FRIBOURG

ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le vendredi 17 juin, à deux heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris, à l'effet :

1° D'entendre le rapport du conseil d'administration et d'approuver les comptes de l'exercice 1858;

2° De délibérer sur des modifications à introduire dans le cahier des charges et dans les statuts, notamment en ce qui touche une diminution du nombre des actions ;

3° De délibérer sur toutes les autres questions qui pourraient être mises à l'ordre du jour.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désireront assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'article 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant le 17 juin, soit au siége de la Compagnie, à Fribourg, soit au domicile élu à Paris, rue Laffite, 17.

Le Secrétaire du conseil,

COURRAS.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

RUE ET PLACE DE STRASBOURG.

Conformément à la délibération de l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai, MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que le deuxième dividende de l'exercice 1858 sera payé tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à deux heures, à la caisse de la Compagnie, sur le coupon n° 3 détaché des titres.

La somme à recevoir est de 20 fr. 46 c, sous déduction du montant de l'impôt pour les actions au porteur seulement.

Le coupon des actions de jouissance subit une dépréciation de 0 fr. 14 c.

Les possesseurs d'actions au porteur sont admis à déposer leurs coupons pour en recevoir le montant au jour qui sera indiqué, à partir du 3 juin.

Ce dividende sera payé immédiatement aux porteurs de certificats nominatifs sur la présentation du titre.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

NUMÉROS DES OBLIGATIONS ÉMISES PAR LA COMPAGNIE DE L'EST ET PAR LES COMPAGNIES FUSIONNÉES, A REMBOURSER PAR SUITE DU TIRAGE EFFECTUÉ LE 26 MAI 1859

Obligations 5 0/0 de la Compagnie.

68 obligations de Paris à Strasbourg (série de 1 à 60,000) remboursables à 650 francs à partir du 1er juin 1859.

876	15801	27873	44624
2259	17135	30574	44842
4075	17870	36759	45806
6511	19038	31228	46725
7641	19194	32813	47525
10127	20176	33920	47725
10984	26465	35657	51806
11437	21218	34782	51916
12047	21639	35493	52317
12822	24480	35588	52621
13344	24619	37150	53794
13467	25944	38715	55732
13904	25986	42359	55762
14296	26221	43481	57155
14786	26656	43642	57324
15346	27576	43861	58775
15727	27847	44212	58814

18 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray) série de 60,661 à 76,600, remboursables à 650 fr., à partir du 1er juin 1859.

60060	66366	68539	73521
63253	66568	69293	74356
65729	67464	71257	74788
65893	67560	71508	
66313	67635	72351	

81 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle) série de 76,001 à 138,828, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

80269	98680	108783	123754
81764	98112	109827	123997
81879	98392	111637	125689
84541	98488	111904	125403
84855	99242	112206	127754
86069	99801	114781	128055
86845	99811	115259	130082
86979	100622	116380	130534
87184	161139	117126	132585
88165	161474	118151	134216
88924	161765	118540	134383
89211	103556	118634	135555
89915	103621	119109	136083
91050	103808	119962	137413
91051	104564	120014	137670
92118	165361	120035	138148
94134	105390	120965	138514
94888	167569	121069	138596
95723	108197	122396	
93978	168316	122528	
96226	108424	122531	

159 obligations de la Compagnie de l'Est, série de 138,829 à 263,828 remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1850.

148549 à 148558	209569 à 209578
156429 à 156438	217819 à 217828
151289 à 151298	235569 à 235578
152009 à 152018	240759 à 246767
156369 à 156518	251139 à 251148
157699 à 157708	253939 à 253948
170329 à 170338	253959 à 253968
185319 à 185528	257759 à 257768

Obligations de la Compagnie de l'Est, série de 263,829 à 368,828, remboursables à 656 fr., à partir du 1er juin 1859.

286009 à 286028	353229 à 353242
291229 à 291248	353669 à 353688
321029 à 321058	363929 à 363948
350869 à 356828	

Obligations des Compagnies rachetées ou fusionnées.

10 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, remboursables à 1250 fr. à partir du 1er juillet 1859.

316	1061	2939	3182
347	1988	3016	
352	2811	3181	

177 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg, remboursables à 625 fr. à partir du 1er juillet 1859.

891 à 900	14891 à 14900
2411 à 2420	16651 à 16660
4081 à 4090	17861 à 17870
4451 à 4460	18171 à 18180
4821 à 4830	18431 à 18440
6681 à 6690	18451 à 18460
12761 à 12770	20581 à 20596
13161 à 13167	21391 à 21466
14311 à 14320	22851 à 22866

36 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à 1666 fr. à partir du 1er juillet 1850.

2	134	255	321
3	136	259	347
9	161	263	353
26	168	274	365
46	176	285	375
50	215	288	385
116	216	293	392
126	218	302	
127	228	317	

37 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1250 fr. à partir du 1er octobre 1859.

13	524	1317	2109
25	603	1378	2132
138	654	1455	2187
252	763	1485	2408
358	743	1647	2447
360	749	1831	2516
363	793	1001	2738
416	910	1935	
438	940	1947	
445	1021	2628	

Obligations 3 0/6 de la Compagnie, remboursables à 500 fr. à partir du 1er juin 1850.

275 obligations 3 0/0 (1re création, série de 1 à 126,666.)

3561 à 3530	83661 à 85686
6121 à 6140	100621 à 100610
10961 à 10980	106341 à 106360
14121 à 14135	106561 à 166526
22501 à 22520	112481 à 112500
39621 à 39646	117001 à 117626
73681 à 73700	118561 à 118580

275 obligations 3 0/6 (2e création, série de 126,001 à 252,006.)

145461 à 145480	171321 à 171340
150741 à 150760	184881 à 184906
152301 à 152320	191381 à 191400
55721 à 155740	224681 à 229695
163221 à 163240	229681 à 229700
165061 à 164626	233301 à 233326
167461 à 167480	249161 à 249180

185 obligations 3 8/0 (série de 252,061 à 337,000.)

267481 à 267500	277661 à 277680
276421 à 276440	292461 à 292480
270901 à 276926	303161 à 303186
275721 à 275740	304661 à 304665
277141 à 277160	312781 à 312800

327 obligations 3 0/6 (série de 337,001 à 487,000.)

375841 à 375860	445081 à 445100
384541 à 384560	448841 à 448866
384601 à 384626	451961 à 451926
386961 à 386980	461441 à 461460
403041 à 403060	462741 à 462760
404441 à 464466	475761 à 475780
426341 à 428360	479181 à 479186
428741 à 428760	479421 à 479427
438381 à 438460	

40 obligations 3 0/0 (série de 487,001 à 512,000.)

498961 à 498969	510841 à 516860
502561 à 502580	

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration informe les intéressés, qu'en suite de l'avis de la mise en vente des actions défaillantes, à partir du 31 mai 1859, les porteurs de 7,623 actions ont fait le versement en retard, et qu'en conséquence il ne reste plus que 4,641 actions qui seront vendues, conformément à l'avis sus-rappelé.

CANAL MARITIME DE SUEZ

Le conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez prévient MM. les actionnaires que le grand nombre de versements par anticipation a mis à la disposition de la Compagnie les capitaux nécessaires pour l'exécution des travaux de cette année.

En conséquence, le conseil a décidé que l'appel de 50 fr. par action, qui devait avoir lieu en juillet prochain, serait ajourné au mois de janvier 1860.

MM. les actionnaires sont également prévenus que les actions au porteur sont à la disposition des ayants droit, à dater du 1er juin courant.

Le coupon d'intérêt échéant le 1er juillet prochain sera payé à partir dudit jour :

A Paris, au domicile administratif de la Compagnie, 12, place Vendôme ;

Dans les départements et à l'étranger, chez MM. les banquiers et correspondants de la Compagnie.

La faculté de libérer les actions par anticipation de 150 et 200 fr. est maintenue.

Par ordre du conseil :

Le secrétaire général de la Compagnie.

Signé, P. MERAUDAC.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Suivant procès-verbal de l'assemblée générale de ce jour, l'assemblée générale ordinaire de cette année est prorogée au jeudi 14 juillet prochain, et sera tenue dans le domicile de M. le dr Ed. Mayer, avocat à Cologne, à dix heures du matin.

Cologne, le 23 mai 1859.

Le conseil d'administration.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende complémentaire de l'exercice 1858 a été fixé, dans l'assemblée générale du 31 mai dernier, à 26 fr. par action, et que cette somme leur sera payée, à partir du 1er juin courant, soit à Paris, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la caisse de la direction, quai de la Joliette, 2, ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers. Le droit à retenir sur les actions au porteur, en exécution de la loi du 23 juin 1857, est de 0,35 par action-coupon n° 7 à détacher.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi, à midi.

Service quotidien sur Gênes. — Départs de Marseille à 7 h. 30 du matin.

GRECE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juin 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 mai.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 mai. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 5 juin 1859.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse a été fort animée pendant les derniers jours de cette semaine; les cours de la rente qui, malgré les escomptes, avaient résisté pendant longtemps à la hausse, ont été enlevés avec rapidité. Les escomptes avaient raréfié les titres sur le marché, mais n'avaient pas empêché les ventes à primes qui avaient été nombreuses aux environs de 62 à 62 50. Les vendeurs de primes se croyaient en sûreté, ne croyant pas que la rente pût franchir le cours de 62 fr. avant la liquidation, et ils n'avaient pris aucune mesure pour couvrir leur position. Cependant l'absence des titres faisait gagner chaque jour quelques centimes à la rente; on ne faisait pas beaucoup d'affaires, mais le marché se raffermissait peu à peu. Cet état de choses s'est prolongé jusqu'à la Bourse de lundi, mais déjà la rente était parvenue au cours de 61 65. Le découvert de primes avait pris peur et se décidait à racheter, en sorte que le jour même de la réponse des primes on a franchi tout à coup le cours de 62, et l'on a monté sans obstacle à 62 70. Une grande quantité de primes ont été levées, et malgré les rachats qui avaient eu lieu depuis la veille, le découvert s'était reformé au moment de la liquidation, et il contribuait aux progrès de la hausse. La rente a atteint le cours de 63 10, et c'est alors seulement que la spéculation a cherché à prendre des positions à la baisse. On a rétrogradé à 62 40, et l'on est resté en liquidation à 62 60. Il y avait toujours un déport de 5 à 10 cent., en sorte que l'on ne faisait que 62 50 à 62 55 pour fin juin.

La coulisse a surtout été surprise par le mouvement rapide de hausse. Depuis que ses compensations sont interdites avec le parquet, et qu'elle forme un marché tout à fait séparé, elle servait de refuge aux spéculateurs qui voulaient se mettre à la baisse sans avoir à craindre l'effet des escomptes. Aussi les cours de la rente étaient toujours à 10 et 15 c. au-dessous du cours du parquet, et l'écart entre les deux marchés a été jusqu'à 25 c.; mais lorsqu'il a fallu songer à se liquider, le découvert de la coulisse s'était considérablement accru par la levée des primes, les prix se sont nivelés entre la coulisse et le parquet, et l'écart ne s'est reformé que lorsque la liquidation a été terminée.

L'approche du coupon de semestre a beaucoup facilité le mouvement ascensionnel de la rente auquel contribuaient d'ailleurs les nouvelles favorables du théâtre de la guerre. Il y a toujours de nombreux achats au comptant pendant les quinze jours qui précèdent le détachement des coupons du 3 0/0, et ces achats devaient être plus nombreux qu'à l'ordinaire dans les bas prix où la rente était tombée. Le 3 0/0 à 62 50 ne représente que de la rente à 61, et les petits capitaux sont toujours disposés à opérer des placements sérieux lorsque la rente représente un intérêt de près de 5 0/0.

Le marché des actions a été entraîné dans le mouvement ascensionnel de la rente. Le Crédit mobilier est même parvenu à franchir le cours de 600 qui avait rencontré une très-vive résistance. Les titres de cette valeur ont été tellement raréfiés par les escomptes que le découvert a été obligé de se liquider.

Les actions de chemins de fer ont repris faveur. Ces valeurs sont mêmes revenues à des prix relativement plus élevés que ceux de la rente. Les acheteurs ont été encouragés par l'accroissement notable des recettes. Les grandes lignes ont regagné et franchi des cours que l'on regardait comme fort élevés. Ainsi l'Orléans a monté à 1,200 et 1,210; le Nord s'est relevé à 900 et 902 50; l'Est à 600 et 605; le Lyon-Méditerranée à 800 et 810; l'Ouest à 500 et 505.

La hausse a été plus lente sur les lignes secondaires, dont la spéculation s'est peu occupée depuis quelque temps et qui n'avaient point été soutenues, comme les grandes lignes, par de nombreux escomptes. Le Midi s'est relevé à 450; le Genève, à 475; le Dauphiné, à 500.

Les actions des chemins de fer autrichiens ont un peu repris faveur.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 26 mai jusqu'à celle du 1er juin:

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 61 35 à 63 20; elle est restée à 62 80. Elle a varié à terme de 61 30 à 63 10; elle est restée à 62 60 en liquidation et à 62 55 pour fin juin.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 89 à 90 80; elle est restée à 90 25.

On a commencé à coter le nouvel emprunt. Le 3 0/0 a varié de 62 75 à 63 95, et les coupures escomptables de 63 50 à 64 25.

La Banque de France a monté de 2,700 à 2,760; elle est restée à 2,760.

Le Crédit foncier s'est tenu de 625 à 630.

Le Crédit mobilier a monté de 585 à 630; il est resté à 612 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,172 50 à 1,210; elles sont restées à 1,195.

Le Nord ancien a monté de 870 25 à 905; il est resté à 897 50; le Nord nouveau, de 745 à 770; il est resté à 765.

L'Est a monté de 595 à 610; il a fermé à 605.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 776 25 à 815; il est resté à 800.

Le Midi a monté de 442 50 à 455; il est resté à 452 50.

L'Ouest a monté de 500 à 505; il est resté à 497 50.

Le Genève a monté de 460 à 475; il a fermé à 475.

Le Béziers a monté de 165 à 170; il est resté à 150.

Les Autrichiens ont monté de 360 à 372 50; ils ont fermé à 352 50.

Les Lombards ont varié de 427 50 à 435; ils sont restés à 435.

Les François-Joseph se sont tenus à 485.

Les Saragosse ont monté de 397 50 à 405; ils sont restés à 405.

Les Victor-Emmanuel ont varié de 342 50 à 350; ils sont restés à 350.

Les Romains se sont tenus de 275 à 280; les Russes, de 485 à 490.

Samedi. — Les cours se sont raffermis sur toutes les valeurs. Il n'y avait pas beaucoup d'affaires, mais les dispositions du marché étaient favorables. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 61 65, et à terme de 5 c. à 61 65; le 4 1/2 0/0 de 50 c. à 89 75, la Banque, de 40 fr. à 2,750; le Crédit mobilier, de 2 50 à 590; l'Orléans, de 7 50 à 1,185. Le Nord ancien s'est tenu à 882 50. Le Nord nouveau a fléchi de 5 à 750; l'Ouest, de 5 à 495; Béziers, de 18 75 à 150. L'Est a monté de 3 75 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 787 50; le Midi, de 1 25 à 445. Le Genève s'est tenu à 465. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 365; les Lombards, de 1 25 à 430; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 345; les Saragosse, de 1 25 à 404 25; les François-Joseph, de 2 50 à 485.

Lundi. — La hausse a fait de nouveaux progrès sensibles sur la rente. Les chemins étaient demandés. Le 3 0/0 a monté au comptant de 15 à 61 80, et à terme de 20 c. à 61 85. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 89 50. La Banque s'est tenue à 2,750. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 597 50; l'Orléans, de 10 à 1,195; le Nord, de 7 50 à 890; le Nord nouveau, de 10 à 780; l'Est, de 5 à 605; le Lyon-Méditerranée, de 10 à 797 50; le Midi, de 1 25 à 446 25; l'Ouest, de 5 à 500; le Genève, de 7 50 à 472 50; les Autrichiens, de 5 à 370; les Lombards, de 1 25 à 431 25; les Russes, de 2 50 à 487 50; les Saragosse, de 5 à 405. Les Victor Emmanuel se sont tenus à 345; les François-Joseph, à 485.

Mardi. — Le marché a été fort agité. Toutes les valeurs et surtout la rente ont éprouvé une hausse rapide. La rente 3 0/0 a monté de 95 c. à 62 75 au comptant, et de 85 c. à terme à 62 70; le 4 1/2 0/0, de 60 c. à 90 40. On a admis à la cote le nouvel emprunt qui a été coté de 63 10 à 63 50, et les petites coupures, de 63 50 à 63 90. La Banque de France s'est tenue à 2,750. Le Crédit mobilier a monté de 27 50 à 625. l'Orléans, de 15 à 1,210; le Nord, de 12 50 à 902 50; le Nord nouveau, de 5 à 765; l'Est, de 7 à 612 50; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 805; le Midi, de 6 25 à 452 50; l'Ouest, de 1 25 à 501 25; le Genève, de 2 50 à 475. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 368 75. Les Lombards ont monté de 3 75 à 435. Les Saragosse étaient à 405.

Mercredi. — La liquidation a été très-agitée. Les premiers cours étaient en forte hausse; mais les offres sont devenues nombreuses, et l'on a rétrogradé sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 20 à 62 80, et à terme de 63 10 à 62 60; le 4 1/2 0/0, de 90 80 à 90 25; l'Emprunt 3 0/0, de 63 95 à 63 25; les petites coupures, de 64 25 à 63 75. La Banque a monté de 10 à 2,760; le Crédit foncier, de 5 à 630. Le Crédit mobilier a varié de 630 à 612 50; l'Orléans, de 1,210 à 1,195; le Nord ancien, de 900 à 897 50; le Nord nouveau, de 770 à 765; l'Est, de 600 à 605; le Lyon-Méditerranée, de 810 à 800; le Midi, de 455 à 452 50; l'Ouest, de 500 à 497 50; le Genève, de 477 à 475; les Autrichiens, de 370 à 352 75; les Lombards, de 432 50 à 435. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 350; les Romains, à 280; les Saragosse, à 405; les François-Joseph, à 485.

Jeudi. — Bourse fermée pour la solennité de l'Ascension.

Vendredi. — La rente a été très-ferme et en hausse par suite de quelques exécutions et des demandes du comptant. La liquidation des chemins de fer s'est faite facilement; mais le déport tendait à diminuer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 70 à 63, et à terme de 62 55 à 62 95; le 4 1/2 0/0, de 90 à 90 30. La Banque s'est tenue à 2,760. Le Crédit foncier a varié de 630 à 610; le Crédit mobilier, de 610 à 617 50; l'Orléans, de 1,190 à 1,200; le Nord ancien, de 895 à 900; l'Est, de 605 à 612 50; le Lyon-Méditerranée, de 795 à 807 50;; le Midi, de 453 75 à 460; l'Ouest, de 500 à 502 50; le Genève, de 475 à 477 50; les Autrichiens, de 350 à 360; les Victor-Emmanuel, de 450 à 451 25; les François Joseph, de 487 50 à 485; les Lombards, de 435 à 437 50; les Saragosse, de 405 à 407 50.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	•	36 ••	jan.av.juil.	197 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	•	35 30	....	620 ••
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	•	25 ••	janv. juill.	445 ••
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	•	5 ••	février	40 ••
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 ••	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	••	......	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5 000	4250	437 50	avril.	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 ••	février. ...	20 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 ••	......	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février....	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars.....	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 ••	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 ••	février ...	25 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février. ...	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	305 ••	février....	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	•	....	16 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5 000	•	21 ••	avril.....	700 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	650 ••	mars.....	155 1/2 0/0
Union	A	2.400	5.000	4/5	300 ••	avril.....	34 0/0 b.
Soleil	A	4.000	5.000	4/5	545 ••	avril.. ...	120 0/0 b
France	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril....	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.060	5.000	4/5	325 ••	avril.....	85 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 ••	avril.....	40 0/0 b.
Aigle	A	400	5 000	3000	200 ••	avril.....	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril.....	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril.....	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 3 ans	171 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	20 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	420 ••	t. les 2 ans,	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	450 •	t. les 2 ans.	1 0/0 p
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 ••	avril.	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2 000	5.000	4000	néant	avril.....	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juill.	825 ••
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	40	Néant	....	40 ••
Omnibus de Londres	C	50.000	400	•	8 ••	....	40 ••
Omnibus des ch. de fer	C	3 200	200	•	18 ••	janv. 11.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	•	4 ••	....	••• ••
Comp. des voitures de Paris	C	400 000	1/400000	•	Néant	mars.....	31 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1 250	•	50 ••	avril, oct.	1000 ••
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	•	8 30	1er juin....	95 ••
Bourgogne, act. de capital	A	27.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	970 ••
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin ...	142 50
Arles à Bouc, act de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	965 ••
3 canaux, act. de capital	A	19.600	1.000	•	50 ••	avril, oct.	1145 ••
Aire à la Bassée	A	400	5.000	•	505 ••	févr. août	6000 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	•	60 ••	....	720 ••
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	•	••• ••	....	•••• ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	•	100	....	•••• ••
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	117 50
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	•	15 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	1.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	••• ••
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	210 ••
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500	•	30 ••	janv. juill.	660 ••
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	•	Néant	....	50 ••
Cie générale maritime	A	60.000	500	•	Néant	janv. juill.	145 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	•	•• ••	....	370 ••
Comp de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	205 ••
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire.... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	Néant	avril oct.	300 ••
Long-Pendu	Civ.	•	500	•	•• ••	....	220 ••
Montchanin	C	6.800	500	•	•• ••	juin décemb	••• ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	•	30 ••	mai.	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	•	35 ••	avril.....	460 ••
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30.000	500	•	36 ••	févr. août	725 ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Chazotte	A	5.000	1/5000	•	21 50	....	700 ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	•	•• ••	....	400 ••
Epinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb	1500 ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	122 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	0	....	135 ••
St-Etienne	A	80 000	1/80000	•	8 ••	....	125 ••
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	•	17 ••	....	225 ••
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	625 ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	•	70 ••	janv. juill.	725 ••
Unieux et Fraisse	•	•	500	•	•	....	140 ••
Carmaux	C	116.000	170	•	6 75	mai.novem	56 25
Roche-Molière et Firminy	•	• •	300	•	•• ••	....	400 ••
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.400	500	•	35 ••	....	455 ••
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	6.000	500	•	Néant	....	••• ••
astennes	C	16.000	200	•	••	15 janv juil.	100 ••
Seyssel anglais	•	40 000	110	•	17 50	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	500.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	16 •
Méditerranée	C	20 000	250	•	Néant	....	140 ••
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	500	•	Néant	août.....	15 ••

Dénomination.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste versés	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus.	Dernier cours connu.
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24.000	100	•	Néant	....	40 ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	210 ••
Santander	C	10.000	500	•	37 35	janv. juill.	500 ••
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	•	25 ••	mai, nov..	275 ••
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	700 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	20 ••	octobre ...	250 ••
— non priv.	A	40.000	375	•	1 25	octobre ..	60 ••
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	120 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. av..	••• ••
Silésie, zinc	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov.	190 ••
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	••• ••	....	540 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	•	Néant	juin, déc..	2750 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc. .	425 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500	•	70 ••	juin déc...	717 50
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1060 ••
Basse-Indre		5.000	500	•	40 ••	avril, oct..	700 ••
Châtillon et Commentry	C	30.000	500	•	Néant	mars, sep.	480 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	625 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	205 ••
Fourchambault	C	50 000	1/50000	•	10 ••	....	280 ••
Marine et chemins de fer	C	54.000	1/54000	•	41 ••	mai. nov.	440 ••
Côte-d'Or	•	•	500	•	•• ••	....	305 ••
Franche-Comté	C	40.000	500		15 ••	mai.novem	340 ••
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	•	60 ••	....	500 ••
Paramny	•	•	250	•	•• ••	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	•	500	•	•• ••	....	265 ••
Monceau-s. Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril. oct.	600 ••
Providence (Belgique)	A	5.200	1.000	•	100 ••	septembre.	1300 ••
Phœnix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill	140 ••
J.-F. Cail et Cie..... *Usines*	C	14.000	500	•	95 ••	sept. mars.	1050 ••
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	35 ••
Chameroy	C	4.000	500	•	15 ••	juin. déc.	765 ••
Sondalot	C	2.200	2.5	•	19 50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	•	100 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	•	25 ••	....	375 ••
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	6 50	janv. juill	98 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	158 25
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	50 ••	mai.novem	750 ••
Union des Gaz	C	32.000	250	•	•• ••	janvier..	105 ••
Marseille (Mines de l'orien)	C	45.000	1/45000	•	12 ••	avril. oct.	175 ••
Nord (Batignolles)	C	6 000	500	•	25 ••	juin décemb	350 ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	•	97 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.500	500	•	25 •	mars sept.	800 ••
Amiens	C	1.300	500	•	25 ••	janv. juill.	460 ••
Calais	C	1.000	1.000	•	20 ••	janv. juill.	300 ••
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	•	120 ••	....	1600 ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	135 ••	janv. juill.	1940 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1285 ••
Wazemmes	C	3.100	410	•	12 50	1er octobre.	175 •
Mologa	•	•	•	•	•• ••	....	175 ••
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• ••
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	•	45 ••	août......	565 ••
Cohin	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	400 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	42 ••	....	• ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril..	420 ••
Siècle............ *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	•	45 •	janv. juill.	••• ••
Droit	C	406	2.500	•	600 ••	....	5.400 ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon	C	24.000	500	•	0 ••	....	115 ••
Oignies, Belgique	A	22.000	500	•	30 16	septembre.	450 ••
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2 000	375	•	Néant	1er octobre.	100 ••
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	••• ••
Richer et Cie, Vidanges	C	28.000	500	•	20	....	100 ••
Caoutchouc souple	C	50.000	100	•	12 ••	31 mars..	•• ••
Chollet et Cie	C	10.000	100	•	Néant	....	10 ••
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	192 50
-Cirques (E. Dejean et Cie)	C	6.750	200	•	18 ••	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	•	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	••• ••
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	50	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille	500	20 000	500	45	30 ••	janv. juillet	475 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob	502 50
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1100 ••
— nouvelles	•	18.000	1.250	75	50 ••	févr. et août	945 ••
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne	•	13.600	500	16	25 ••	janv. juillet	140 ••
Aveyron (Decazeville) 1848	500	2.400	500	•	27 50	avril octob	••• ••
— — 1855-57	300	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	475 ••
Creusot	•••	•	•	•	•• ••	....	••• ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 ••	mai novemb	285 ••
Horme anc.	475	2 410	500	30	25 ••	30 juin déc.	490 ••
— nouv.	265	7.000	300	50	15 ••	31 mars sept	265 ••
J.-F. Cail et Cie	10	8.000	450	11	20 ••	janv. juill.	465 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	15 janv juill.	515 ••
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 ••	janv. juillet	445 ••
Union des gaz	200	22.727	250	25	15 ••	janv. juillet	••• ••

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 28 MAI AU 3 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Compt.	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Compt.	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Compt.	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Compt.	Vendredi 3 Terme
1475	2026	99	300.000	500	»	97 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1190 ••	1195 ••	1191 20	1195 ••	1200 ••	1210 ••	1200 ••	1192 50	••• ••	••• ••	1200 ••	1197 50
917	1505	99	100.000	400	»	60 fr. pour 1857.	janvier 1859	Nord ancien	902 50	902 50	900 ••	900 ••	905 ••	902 50	897 50	897 50	••• ••	••• ••	902 50	905 ••
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	••• ••	710 ••	700 ••	710 ••	770 ••	765 ••	••• ••	706 25	••• ••	••• ••	770 ••	770 ••
1018	1920	99	500.000	500	»	40 65 pour 1857	novembre	Est	657 50	660 ••	662 50	665 ••	612 50	663 50	658 25	655 ••	••• ••	••• ••	613 ••	612 50
1183	2929	»	643.000	500	»	53 fr. pour 1857.	novembre	Paris-Méditerranée	787 50	787 50	793 75	797 50	810 ••	805 ••	790 ••	800 ••	••• ••	••• ••	806 25	810 ••
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Midi	445 ••	445 ••	446 25	446 25	455 ••	452 50	455 ••	453 75	••• ••	••• ••	450 ••	457 50
1108	2404	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	500 ••	500 ••	501 50	500 ••	502 50	501 25	501 50	500 ••	••• ••	••• ••	502 50	500 ••
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	••• ••	465 ••	470 ••	472 50	••• ••	475 ••	477 50	475 ••	••• ••	••• ••	477 50	••• ••
52	52	99	36.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	145 ••	150 ••	145 ••	150 ••	155 ••	••• ••	150 ••	••• ••	••• ••	••• ••	150 ••	••• ••
134	268	99	100.000	500	350	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••
134	428	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••
»	»	»	84.400	500	250	...	janvier 1859	Ardennes nouveau	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
33	21	99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••
50	49	99	15.000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1323	4311	92	400.000	500	»	37 55 pour 1857.	janvier 1859	Chemins autrichiens	383 75	385 ••	387 50	380 ••	384 75	384 75	352 50	352 50	» ••	» ••	380 ••	380 ••
»	85	99	»	500	100	4 1/3 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	347 50	345 ••	350 ••	345 ••	350 ••	••• ••	350 ••	••• ••	» ••	» ••	350 ••	351 25
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 janv. 1859	Russes	••• ••	••• ••	487 50	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	487 50	••• ••
40	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	290 ••	» ••	290 ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••	290 ••	» ••
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••
182	179	»	57.375	500	»	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	» ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••
443	815	99	240.000	500	100	0 0/0	janvier 1859	Saragosse	401 25	400 ••	405 ••	403 ••	405 ••	405 ••	405 ••	402 50	••• ••	» ••	407 50	405 ••
1306	3133	99	312.500	500	300	17 82 pour 1857	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	430 ••	» ••	431 25	» ••	435 ••	» ••	435 ••	» ••	» ••	» ••	437 50	» ••
»	•••	99	300.000	500	350	5 0/0	janvier 1859	François-Joseph	465 ••	» ••	465 ••	» ••	••• ••	» ••	465 ••	» ••	••• ••	» ••	465 ••	••• ••
»	010	99	170.000	400	•••	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	290 ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••
14	14	99	7.931	250	»	0 0/0	octobre 1857	Terragone à Reus	••• ••	» ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••
»	132	99	47.500	500	250	0 0/0	janvier 1859	Séville à Jérez	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	••• ••	» ••	» ••	» ••	••• ••	» ••
»	»	»	»	»	»	»		•••	» ••	» ••	» ••	» ••	» ••	••• •••	••	» ••	» ••	» ••	••• ••	» ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	28	30	31	1	2	3
1848	5.000	1886	»	»	1.250	décembre.	60 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	••• ••	» ••	••• ••	••• ••	» ••	» ••
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ••	D°.	St-Germain (nouvelles)	••• ••	••• ••	» ••	» ••	» ••	» ••
»	2.775	1901	»	»	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	» ••	••• ••
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1848	13.333	1908	750	»	1.250	décembre.	50 ••	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	970 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	970 ••
1843	6.460	1903	»	»	1.250	mars.	50 ••	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••
1852-1854	34.530	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ••	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••
1845-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••
1852	80.000	1915	1650	»	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	975 ••	••• ••	975 ••	» ••	••• ••
1847-1854	26.730	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
»	20.000	1905	»	»	625	mars	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1854	102.014	1958	»	»	625	décembre.	25 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	482 50	482 50	••• ••	••• ••	•• ••	482 50
1852	309.820	1952	divers	»	650	avril.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	482 50	482 50	481 50	470 ••	••• ••	470 ••
1845	22.000	1935	500	»	400	»	15 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••
1845	17.418	1941	500	»	500	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ••	» ••	» ••	» ••	» ••	••• ••
1854	131.407	1951	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Grand-Central (anciennes)	292 50	••• ••	••• ••	••• ••	» ••	••• ••
1855	255.000	1960	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	290 50	292 50	292 50	292 50	••• ••	292 50
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	275 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1855	361.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ••	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	297 50	300 ••	300 ••	297 50	••• ••	297 50
1852-1857	1102.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	296 25	290 25	295 25	297 50	••• ••	290 ••
1851-54-57	600.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ••	D°.	Nord	291 25	291 25	295 ••	292 50	••• ••	294 75
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ••	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	292 50	292 50	••• ••	292 50	••• ••	291 50
1857	54.543	1954	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	••• ••	290 ••
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	285 ••	285 ••	285 ••	285 ••	••• ••	285 ••
»	1.000.000	1961	divers.	»	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	285 ••	285 ••	285 ••	285 75	••• ••	287 5
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Bourbonnais	283 ••	285 25	285 ••	285 75	••• ••	285 ••
»	249.788	1957	285	»	500	»	15 ••	D°.	Midi ... gar.	277 50	277 50	277 50	277 50	••• ••	275 ••
»	22.010	1956	280	»	500	»	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	••• ••	270 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1857	512.000	1949	270	»	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	285 ••	285 ••	277 50	••• ••	317 50
»	26.272	1956	»	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	282 50	282 50	282 50	282 50	••• ••	282 50
»	28.000	1957	»	»	500	»	15 ••	D°.	Dauphiné ... gar.	282 50	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	282 50
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ••	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée	285 ••	285 ••	285 ••	280 ••	••• ••	281 2
»	363.630	1946	275	»	500	»	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	201 50	207 50	210 ••	210 ••	••• ••	210 ••
1857	200.000	1940	275	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	216 25	220 ••	215 ••	215 ••	••• ••	220 ••
1858	•••	1961	250	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	215 ••	215 ••	212 50	215 ••	••• ••	212 50
1858	17.144	»	»	»	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ••	240 ••	••• ••	240 ••	» ••	237 50
1853-56	10.000	»	Divers.	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Mons à Erquelines	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
»	109.506	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110 ••	110 ••	110 ••	112 50	••• ••	111 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 31 Comptant	Mardi 31 Terme	Mercredi 1 Comptant	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Comptant	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Comptant	Vendredi 3 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	61 65	61 65	61 80	61 85	62 75	62 70	62 80	62 55	•• ••	•• ••	63 ••	62 95
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	63 50	63 50	63 25	63 40	•• ••	•• ••	63 65	63 85
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	90 75	90 40	90 75	90 75	90 40	90 10	90 25	90 10	•• ••	•• ••	90 30	90 ••
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2750 ••	»	2750 ••	»	2750 ••	»	2740 ••	»	•••• »	»	2700 »	» ••
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	580 ••	»	••• ••	»	600 ••	»	580 ••	»	••• ••	»	580 ••	» ••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	625 ••	••• ••	625 ••	••• ••	625 ••	625 ••	630 ••	••• ••	••• ••	••• »	610 ••	••• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	457 50	»	457 50	»	••• ••	»	457 50	»	••• ••	»	451 50	» ••
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	427 50	»	427 50	»	427 50	»	••• ••	»	••• ••	»	427 50	» ••
— 10° d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ••	»	95 ••	»	93 75	»	93 75	»	•• ••	»	93 75	» ••
— 10° d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	•• ••	»	90 ••	»	90 ••	»	•• ••	»	•• ••	»	90 ••	» ••
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss nov. 1858	••• ••	»	965 ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	965 ••	» ••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, jouiss. 1858	597 50	590 ••	600 ••	597 50	620 ••	625 ••	611 50	610 ••	••• ••	••• ••	612 50	610 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1055 ••	»	1055 ••	»	1055 ••	»	1055 ••	»	•••• ••	»	1050 ••	» ••
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	445 ••	»	440 ••	»	445 ••	»	445 ••	»	••• ••	»	445 ••	» ••
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	210 ••	»	212 50	»	212 50	»	212 50	••• ••	••• ••	»	215 ••	» ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 3/8	»	92 3/4	»	92 1/8	»	93 5/8	»	•• •/•	»	93 1/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	99 •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	••• •/•	»	•• •/•	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	77 75	»	77 50	»	78 ••	»	78 50	»	•• ••	»	78 50	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	•• ••	»	•• ••	»	•• ••	»	•• ••	»	•• ••	»	•• ••	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	•• ••	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	81 1/2	»	81 1/2	»	•• •/•	»	79 •/•	»	•• •/•	»	79 •/•	»
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	26 3/4	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	39 •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	41 •/•	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1859	37 •/•	»	38 •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	38 3/4	»
D° intérieure, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	•• •/•	»	38 •/•	»	37 1/4	»	••• •/•	»	37 •/•	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

Digitized by Google

N° 979 — 18e ANNÉE — N° 24 — SAMEDI 11 JUIN 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

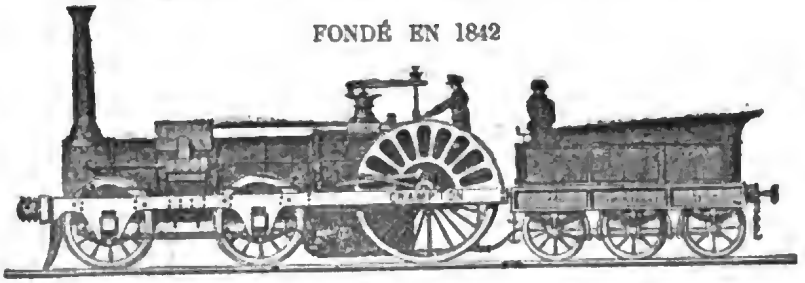
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 521. — Les actions de chemins de fer, 522. — Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, 523. — Compagnie générale de crédit en Espagne, 523. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 523. — Chronique des chemins de fer, 523. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 523. — Comptoir d'escompte de Paris, 524. — Banque d'Angleterre, 524. — Avis aux actionnaires, 524. — Bulletin des recettes de la semaine, 525. — Jurisprudence, 525. — Société anonyme des nu-propriétaires, 527. — Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et Alicante. Rapport, 528. — Compagnie des docks et entrepôts de Marseille. Rapport, 532 — Compagnie générale de crédit en Espagne. Rapport, 539. — Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie. Rapport, 542. — Forges, 545. — Recettes des chemins de fer, 546, 547. — Annonces, 547, 548, 549. — Chronique de la Bourse, 550. — Tableau des valeurs industrielles, 551. — Bourse, 552.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Samedi dernier, 4 juin, l'Empereur Napoléon remportait la grande bataille de Magenta, qui a coûté aux Autrichiens près de 30,000 hommes tués, blessés ou prisonniers; cette victoire a suffi pour affranchir la Lombardie; Milan a ouvert ses portes, et l'Empereur y est entré le 8: le même jour, le maréchal Baraguay-d'Illiers battait les Autrichiens à Marignan où ils s'étaient fortifiés pour couvrir Lodi et la ligne de l'Adda. Enfin, l'on apprenait que l'ennemi avait évacué Pavie après avoir encloué ses canons et jeté ses munitions dans le Tessin.

Cette série de triomphes, aussi rapides que complets, a excité un enthousiasme universel, et redoublé la confiance du pays dans son Empereur.

Aussi la tenue du marché a-t-elle été des plus ferme pendant ces jours derniers, et la hausse avait encore fait des progrès.

Mais les temps de guerre sont favorables aux fausses nouvelles; et cette fois, on en connaît la source: c'est de la chancellerie de Vienne que s'est abattue sur le marché cette nuée de bulletins apocryphes et de récits mensongers qui ont un instant jeté le trouble dans les esprits.

Ainsi les journaux de Vienne avaient annoncé qu'après la bataille de Magenta un nouveau corps autrichien de 50,000 hommes était arrivé et avait rejeté l'armée française de l'autre côté du Tessin. A Vienne, on préparait un *Te Deum* et des réjouissances publiques pour célébrer cette victoire.

Le contre-coup de ces préparatifs, annoncés en Belgique et en Angleterre par le télégraphe, a pendant quelques heures contribué à arrêter le mouvement de hausse.

Si l'on ajoute les dépêches ordinaires des journaux officiels de Vienne qui cherchent naturellement à donner le change à l'opinion sur le caractère des échecs qu'éprouve l'armée autrichienne, on comprendra l'aliment que trouvent les baissiers dans le courant d'opinion qu'ils essayent d'accréditer, en s'appuyant sur les nouvelles officielles d'Autriche. Mais la vérité est aujourd'hui connue, et les succès de nos armes brillent du plus vif éclat.

Les recettes des chemins de fer sont en progression sur presque toutes les lignes, non-seulement comme recettes totales, mais aussi comme recettes kilométriques.

Le mouvement commercial est un peu ralenti dans les ports de mer, l'industrie est encore en souffrance, mais chaque jour nous rapproche d'un résultat qui ne peut être que la paix. Quant aux pessimistes qui prévoient une guerre générale, oublient-ils l'impossibilité matérielle de la prolonger, et l'effroi qu'elle inspire aux nations comme aux gouvernements? Oublient-ils surtout qu'avec les moyens de destruction dont on dispose et la facilité de réunir, grâce aux chemins de fer, de grandes masses d'hommes, la prolongation de la guerre est matériellement impossible, car six mois d'une guerre générale coûteraient la vie à plusieurs centaines de milliers d'hommes?

Tout indique, au contraire, que les premières propositions pacifiques, de quelque part qu'elles viennent, seront accueillies avec la plus grande faveur. Déjà circulent dans les cercles diplomatiques des combinaisons diverses qui serviraient de base à des arrangements; ainsi on assure qu'il est question de tout terminer par l'adjonction de la province lombarde au Piémont et la neutralité de la Vénétie; quant aux duchés, ils seraient l'objet d'une transaction entre les gouvernements, sous la garantie de l'Europe.

Quoiqu'on ne s'arrête pas à des projets trop récents pour être suffisamment mûris, nul ne doute que bientôt apparaîtront des propositions appuyées par l'Angleterre et la Prusse et peut être la Russie, qui changeront en une longue période de paix toutes les préoccupations du moment.

Nous ne voulons pour preuve de toutes ces tendances que le monvement financier de l'Angleterre, qui est si favorable que la Banque vient encore de réduire le taux de l'escompte et de le ramener à 3 0/0.

Le bilan de la Banque de France au 9 juin est très-satisfaisant.

Digitized by Google

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 14 Janvier 1859.	526	461	56	103	45	755	71	214
Au 10 Février.....	524	484	40	111	45	725	65	264
Au 10 Mars.....	557	447	39	113	45	706	89	257
Au 14 Avril.....	544	445	40	126	45	737	76	238
Au 12 Mai.....	548	511	44	145	70	736	95	300
Au 9 **Juin**.....	**591**	**535**	**44**	**153**	**70**	**669**	**204**	**338**
Augmentation...	53	24	»	8	»	»	109	38
Diminution.....	»	»	»	»	»	67	»	»

Le numéraire a augmenté de 53 millions et le portefeuille de 24; les avances sur chemins de fer se sont accrues de 8 millions, et la circulation des billets a diminué de 67 millions; les comptes courants des particuliers ont augmenté de 38 millions. Le compte courant du Trésor s'est accru de 109 millions, provenant sans doute en partie des souscriptions à l'emprunt des 500 millions.

Le coupon du 3 p. 0/0 a été détaché le 5.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 63 45, ferme à 61 70, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 90 75, ferme à 91 60.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 63 10, et les coupures non escomptables 62 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Victor-Emmanuel.....	91.25 0/0
Paris-Lyon-Méditerr (Paris-Marseille)	63.50 0/0
Lyon-Genève.....	60.12 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche....	56.30 0/0
Midi.....	32.25 0/0
Ouest suisse.....	31.»» 0/0
Dauphiné.....	20 90 0/0
Autrichiens.....	10.76 0/0
Bességes à Alais.....	14.28 0/0
Orléans.....	5.27 0/0
Ardennes.....	».55 0/0
Est.....	».12 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE.

Nord.....	3.94 0/0
Ouest.....	5.89 0/0
Saragosse.....	8.99 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	3 juin.	10 juin.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	62 05	61 70	» 25 et	» »»
Banque de France	2760 »	2800 »»	40 »»	» »»
Consolidés.....	93 1 8	93 3/4	» 5/8	» »»
Crédit foncier...	640 »»	645 »»	5 »»	» »»
Crédit mobilier..	616 25	620 »»	3 75	» »»
Comptoir d'Esc^te	580 »»	590 »»	10 »»	» »»
Orléans.....	1197 50	1195 »»	»» »»	2 50
Nord.....	905 »»	902 50	»» »»	2 50
Nord nouveau...	770 »»	767 50	»» »»	2 50
Est.....	612 50	596 25	4 21 et	» »»
Paris-Méditerran^e	810 »»	816 25	6 25	» »»
Midi.....	457 50	465 »»	7 50	» »»
Ouest.....	500 »»	500 »»	»» »»	» »»
Genève.....	477 50	487 50	10 »»	» »»
Dauphiné.....	492 50	495 »»	2 50	» »»
Graissessac-Béziers	130 »»	145 75	» »»	1 25
Ardennes ancien.	425 »»	425 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	400 »»	400 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens..	360 »»	372 50	12 50	» »»
Victor-Emmanuel	351 25	360 »»	1 75 et	» »»
Russes.....	487 50	490 »»	2 50	» »»
Romains.....	280 »»	285 »»	5 »»	» »»
François-Joseph.	485 »»	488 75	3 75	» »»
Sud-Autrich.-Lombards	437 50	452 50	15 »»	» »»
Saragosse.....	405 »»	420 »»	15 »»	» »»

LES ACTIONS DE CHEMINS DE FER.

Le mouvement de hausse qui a porté à 1,320 fr. les actions d'Orléans, les actions de Lyon à 830 fr., etc., etc., est-il le résultat de la situation générale du marché, ou de la loi qui a modifié les conditions financières des Compagnies au point de vue des dividendes; ou enfin cette hausse s'explique-t-elle par l'accroissement des recettes?

Toutes ces considérations réunies ont évidement contribué à élever le cours des actions de chemins de fer; mais la cause complémentaire, c'est la rareté des titres qui se produit sur ces actions comme sur la rente; sur les actions encore plus que sur la rente, parce que la création d'actions nouvelles n'a pas eu lieu depuis longtemps, et que l'on ne pense pas qu'il en soit créé de sitôt.

En effet, les anciennes actions du Nord ont été émises en 1845; les premières actions d'Orléans, en 1839; et la grande transformation des chemins de fer, en 1852 et 1853, a déjà sept ans de date. Il est facile de comprendre que, dans cette longue période, les petits capitaux ont successivement absorbé et raréfié les titres, de sorte qu'à chaque liquidation les titres manquent totalement. Au train dont vont les choses, on verra bientôt les escomptes se produire sur toutes les actions de chemins de fer.

Tout en considérant la rareté des titres comme une des causes principales de la solidité de notre marché des chemins de fer, nous ajouterons que les recettes viennent compléter la justification non pas des cours atteints, mais de prix encore plus élevés; en effet, voici la situation des compagnies de chemins de fer, sans même tenir compte de la loi qui modifie favorablement la base des dividendes :

Chemin de fer d'Orléans. — Le revenu pour 1858 a été fixé à 87 fr. par action, et les recettes, à ce jour, ont augmenté de 3,700,000 francs. En admettant pour la fin de l'année une augmentation égale, on peut prévoir, de ce chef, une augmentation d'environ 8 à 10 fr., ce qui élèverait le revenu pour 1859 à environ 95 ou 97 fr., qui, capitalisés à 6 0/0, justifieraient le prix de 1,500 fr.

Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Le revenu des actions a été, pour 1858, de 49 fr. 50. Les recettes au 3 juin présentent sur l'exercice 1858 une augmentation de 9,690,000 fr. Sans admettre une augmentation semblable pour le second semestre de 1859, on peut prévoir une augmentation de 3 millions au moins, ce qui ferait un accroissement total des recettes d'environ 12 millions, et justifierait un supplément de dividende d'environ 10 fr., ce qui le porterait à environ 59 ou 60 fr. Ce revenu, capitalisé à 6 0/0, représenterait pour les actions le prix de 1,000 fr.

Nous bornerons là nos exemples aujour-

Digitized by Google

d'hui, parce que nous nous réservons de publier une appréciation des changements que doit produire la loi nouvelle quant à l'importance des dividendes, loi dont l'application a été faite, pour l'année 1858, seulement par la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Les administrateurs des chemins de l'Est ont agi avec sagesse en ne permettant pas la distribution d'un dividende qui n'aurait pas représenté la valeur effective de l'entreprise, et qui aurait sacrifié dans le présent le crédit de la Compagnie, sans compensation pour l'avenir.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Nous publions aujourd'hui le rapport présenté à la première assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille le 14 mai dernier.

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur cet important document qui expose avec une grande netteté de détails tous les faits relatifs à cette grande entreprise depuis sa création, entreprise qui a sa place marquée parmi les plus belles affaires industrielles de notre époque.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

SOCIÉTÉ GUILLOU ET Cᵉ.

Assemblée générale annuelle du 31 mai.

Le 31 mai dernier a eu lieu, à Madrid, l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie générale de crédit en Espagne. La réunion était très-nombreuse, et le procès-verbal a constaté que les actionnaires représentaient plus de 22,000 actions. Quelques départements du midi de la France y avaient envoyé un délégué spécial. Les villes de Séville et de Barcelone, capitales des deux plus riches provinces de l'Espagne, s'y étaient également fait représenter par un mandataire.

M. le marquis de Alcañices présidait l'assemblée. Après la formation régulière du bureau, le secrétaire a donné lecture du rapport présenté au nom du conseil d'administration.

Ce document, que nous publions en entier dans notre numéro de ce jour, fait connaître la situation générale des affaires de la Société et sera lu avec le plus vif intérêt.

Nous nous bornons à annoncer que toutes les propositions à l'ordre du jour ont été approuvées à l'unanimité, et que des remercîments ont été votés par acclamation au conseil d'administration, malgré l'opposition d'un actionnaire dont la voix n'a pas trouvé un seul écho dans l'assemblée.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1ᵉʳ JANVIER

JUSQU'AU 3 JUIN 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 3 JUIN.
Paris-Méditerranée	29.803 17	810 »
Nord	24.506 »	905 »
Orléans	17.724 69	1197 50
Ouest	15.986 06	500 »
Bességes	15.699 28	460 »
Est	14.713 40	612 50
Genève	16.399 75	477 50
Midi	9.830 60	500 »
Ardennes	8.190 36	425 »
Dauphiné	7.739 46	492 50
Lombards-Vénitiens-Sud	20.172 92	437 50
Autrichiens	10.683 »	500 »
	Au 27 mai.	
Saragosse	8.813 51	400 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

M. Bidermann, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, chef de l'exploitation du chemin de Paris à Lyon, a été nommé chevalier de la Légion-d'Honneur.

— La nouvelle gare du chemin de fer de Genève, qui est située aux Brotteaux, à Lyon, près le chemin de ronde, est ouverte. Depuis le 1ᵉʳ juin, le service des voyageurs et des marchandises se fait régulièrement de ce point de départ.

— On vient de commencer la pose des traverses en fonte du pont du chemin de fer de Vincennes, au-dessus du boulevard Mazas. Le barrage des voitures est établi à la hauteur des rues de Charenton et des Charbonniers.

— La ligne de Dôle à la frontière suisse est commencée entre Pontarlier et les Verrières, sur une longueur de 11 kilomètres. Cette petite section, d'une construction facile, forme le prolongement immédiat de la ligne suisse des Verrières à Neuchâtel, qui est aujourd'hui fort avancée. Son exécution permettra de reporter à Pontarlier, c'est-à-dire à 42 kilomètres de Salins, le point de départ de la ligne franco-suisse.

— Le tracé du chemin de fer de Reims à la ligne de Paris à Soissons, dit le *Journal de l'Aisne*, est fixé définitivement par les vallées de la Vesle et de l'Aisne, et aboutit à cette dernière ville.

Conformément à l'avis de la commission mixte des travaux publics approuvé par Son Exc. M. le ministre de la guerre, Son Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a donné, le 30 mai, son approbation au projet du tracé qui, à partir de Fisme, traverse le faubourg de cette ville, se maintient sur la rive gauche de la Vesle sur un parcours d'environ douze cents mètres, franchit la rivière, passe sous la route impériale n° 34, contourne au sud le village de Bazoches, repasse sur la rive gauche de la Vesle, à treize cents mètres environ avant l'embouchure du Muzon, touche au sud de la ville de Braine, traverse à niveau la route impériale n° 31 à l'entrée de cette ville, longe ensuite cette route jusqu'aux environs de Sermoise, se maintient entre la route et la rivière d'Aisne de Sermoise à Venizel, coupe le contrefort de Villeneuve, traverse encore à niveau la route impériale, et se raccorde dans la plaine d'Orcamp avec le tracé étudié par la Compagnie du Nord sur des terrains situés dans la troisième zone de défense de la place de Soissons.

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 juin 1859

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	167,556,886 68
Numéraire dans les succursales	403,987,113 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	847,380 54
Portefeuille de Paris, dont 103,407,097 fr. 21 c. provenant des succursales	264,561,598 32
Portefeuille des succursales, effets sur place	270,973,479 »
Avances sur lingots et monnaies	994,600 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	671 500 »
Avances sur effets publics français	29,201 300 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,785,900 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	122,532,700
Avances sur actions et obligations dans les succursales	30,697,050 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	736,200 »
Avances sur obligations dans les succursales	456,200 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	76,000,000 »
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	52,198,534 18
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,905,214 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,979,286 25
Divers	2,036,708 23
	1,457,326,623 94

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	669,280,625 »
Billets à ordre payables à Paris et	

Digitized by Google

dans les succursales	7,999,944 60	
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	10,766,836 »	
Compte courant du Trésor, créditeur	203,895,862 38	
Comptes courants de Paris	300,958,799 34	
Comptes courants dans les succursales	37,111,327 »	
Dividendes à payer	430,323 25	
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,672,136 95	
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	9,739,288 42	
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,005,377 37	
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	11,236 33	
Divers	3 286,589 49	
	1,451,324,023 94	

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Cte. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 mai 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse 2,615,233 71 / Espèces à la Banque 1,463,527 11		4,648,760 82
Portefeuille :		
Paris 34,151,480 17 / Province 12,471,066 26 / Etranger 4,238,787 32		50,861,333 75
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		3,751,003 89
Correspondants :		
De province 9,156,699 01 / Etrangers 1,581,210 80		10,737,309 81
Crédits sur connaissements et nantissements		6,455,555 40
Frais généraux		200,748 71
Effets en souffrance. — Exercice courant		40,577 42
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,805,697 16
		99,436,285 03

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées, 20,000,000 » / Actions à émettre, 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-comptoirs		4,136 260 20
Réserve		3,877,814 63
Comptes courants d'espèces		25,771,063 37
Acceptations à payer		6,666,042 87
Dividendes à payer		32,688 05
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers 7,593,637 89 / Par faillites du Tribunal de commerce 137,357 29		7,730,395 68
Correspondants :		
De province 8,169,233 46 / Etrangers 222,200 »		8,331,433 46
Profits et pertes		900,636 76
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		27,133 07
Divers		1,967,822 91
		99,436,285 03

Risques en cours au 31 mai 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille	50,861,333 75
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	19,018,032 51
	69,879,366 26

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,
PINARD.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 1er JUIN 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises	31,576,745	789,268,625
Actif.		
Avances à l'Etat	11,015,100	275,377,500
Autres créances	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots	17,093,745	427,393,625
Balance	31,576,745	789,268,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,160,846	79,021,060
Compte courant de l'Etat créditeur	6,301,774	157,544,350
Comptes particuliers	16,836,238	420,905,950
Billets à sept jours et autres	783,705	19,592,625
	41,635,557	1,040,888,925
Actif.		
Créances sur l'Etat	11,281,376	282,034,400
Créances particulières	19,206 940	480,173,500
Bank-notes (portefeuille)	10,478,300	261,959,750
Numéraire	668 831	16,721,275
Balance	41,635,557	1,040,888,925
Augmentation :		
Compte courant du Trésor	617,606	15,440,150
Espèces et lingots	356,627	8,915,675
Réserve	486,447	12,161,175
Diminution :		
Circulation des billets	112,021	2,800,525
Compte courant des particuliers	181,468	4,536,700
Portefeuille	91,634	2,290,850
Reste	59,124	1,478,100

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

17 juin. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris, à 2 heures. Dépôt de 10 actions au moins huit jours avant la réunion, au siége social, à Fribourg, ou à Paris, rue Laffitte, 17.

18-30 juin. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, à Saint-Pétersbourg, à une heure de relevée. Dépôt de 46 actions au moins avant le 4-16 juin, au siége de la Société, à Saint-Pétersbourg; à Paris, place Vendôme, 31, et à Londres, chez MM. Baring frères et Cie.

24 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, dans la grande salle du Casino, à Lausanne, à midi et demi. Dépôt de 5 actions.

30 juin. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume Luxembourg.** — L'assemblée fixée au 30 mai est remise au 30 juin pour insuffisance d'actions déposées. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 juillet. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Assemblée générale extraordinaire à Turin, à 2 heures de relevée. Dépôt des titres à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

9 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Genève, au siége social, quai du Rhône. Dépôt de 20 actions nouvelles de 500 fr., ou de 46 actions anciennes de 250 fr., à Paris, 28, rue Laffitte, et à Genève, au siége de la Société.

14 juillet. — **Fonderies et mines de cuivre du Rhin.** — L'assemblée du 23 mai est remise au 14 juillet prochain.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Depuis le 28 mai. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858, soit 20 fr., l'impôt mobilier de 46 c. déduit pour les actions au porteur, à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

Depuis le 30 mai. — **Banque de l'Algérie.** — Paiement du dividende échu le 30 avril dernier, soit 20 fr. 70 par action, à la caisse du Comptoir d'escompte, 14, rue Bergère.

31 mai. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1857-1858, soit 21 fr. 67 c., impôt déduit : à Paris, chez MM. Loignon et Cie, banquiers, rue Chauchat, 16; à Rive-de-Gier, au siége de la Compagnie.

1er juin. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie. (Voir le détail aux annonces du 21 mai.)

1er juin. — **Chemin de fer Franco-Suisse.** — Paiement des intérêts sur les versements effectués, soit 8 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, pour le semestre du 1er décembre 1858 au 1er juin 1859 : au siége de la Compagnie, à Neuchâtel, et à Paris, à la caisse des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

1er juin. — **Services maritimes des messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action formant le solde du dividende de l'exercice 1858 : à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28; à Marseille, quai de de la Joliette, 2, et à Lyon, chez MM. P. Gallino et Cie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts sur obligations à la Caisse centrale de la Compagnie, 11, rue de la Chaussée-d'Antin. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais, partie nord du réseau). — Paiement du semestre d'intérêts sur obligations. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de l'emprunt 3 p. 0/0 de la fusion, émission de 1858, et de l'emprunt 3 p. 0 0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 1852 et 1853. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer du Nord.** — Paiement du solde du dividende de l'exercice 1858,

Digitized by Google

soit 35 fr. 35 c., impôt déduit, pour les actions au porteur, et 36 fr. pour les titres nominatifs, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er juillet. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmith et Cie, rue de la Chaus-ée-d'Antin, 26; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1er juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr.

1er juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

1er juillet. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie-Centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c., 17, rue Laffitte.

APPELS DE FONDS

Du 30 mai au 15 juin. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir les détails aux annonces du 28 mai.)

Depuis le 1er juin. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement facultatif de 100 fr. formant la libération des actions. Intérêts à 6 p. 0/0 l'an. Décision de l'assemblée générale du 31 mai 1859. (Voir aux annonces.)

1er au 30 juin. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 15e versement de 5 p. 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces de ce jour.)

ÉCHANGE DE TITRES

Depuis le 6 juin. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale.** — Echange des actions du chemin François-Joseph contre des obligations de la Compagnie du sud de l'Autriche, rue Laffitte, 17.

A partir du 1er juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Délivrance de titres au porteur pour les actions libérées de 250 fr., rue Laffitte, 17.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

16 juin. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Tirage au sort de diverses séries d'obligations, dont le détail est aux annonces de ce jour.

F. G.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION (chambre civile).

Présidence de M. le premier président Troplong.

Audience du 12 avril.

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — TRAITÉS INDIVIDUELS A PRIX RÉDUITS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES. — DROIT DES TIERS.

La participation au bénéfice des traités que les compagnies passent avec des négociants individuellement pour le transport de leurs marchandises à prix réduits, ne saurait être réclamée en justice par les tiers, comme une conséquence nécessaire du principe de l'égalité dans la perception des taxes, que pour des expéditions devant être faites dans des conditions absolument identiques, et assurant aux Compagnies l'application égale entre tous du système de rémunération qu'elles ont adopté en conformité de leurs cahiers des charges.

L'égalité absolue des prix de transport par kilomètre et par tonne ne s'applique d'ailleurs d'une manière nécessaire qu'au maximum fixé d'après ces bases par le tarif légal; sous le régime des tarifs différentiels, l'égalité consiste à payer le même prix pour le même parcours, et sous l'empire des traités, à obtenir les avantages qu'ils accordent en remplissant toutes les conditions qu'ils imposent.

Nous publions aujourd'hui le texte de l'arrêt par lequel la Cour de cassation a consacré ces solutions. Un rapide exposé des faits particuliers de l'espèce fera saisir plus facilement les raisons déterminantes de la décision ; le voici en peu de mots :

Les deux Compagnies des chemins de fer d'Orléans et de Lyon ont fait un arrangement ou traité combiné entre elles et M. Nicolas Cézard, raffineur de sucre à Nantes (Loire-Inférieure), par lequel elles se sont engagées à transporter ses marchandises de Nantes à Lyon, au prix réduit de 70 fr. les mille kilogrammes, soit à 31 fr. 65 c. de Nantes à Ivry, 1 fr. 08 c. pour la transmission par le chemin de fer de ceinture, et 37 fr. 27 c. de la gare de Paris à Mâcon et au delà. Ce traité était fait à la condition de remettre aux Compagnies toutes les marchandises que Nicolas Cézard aurait à expédier de Nantes à destination de Mâcon et au delà, au minimum de 500 tonnes

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 28 mai au 3 juin	1618	1,058,740 15	654 35	1566	1,023,449 28	653 54	0 12	»
ORLÉANS (1)	28 — 3 —	1475	1,260,277 68	854 43	1372	1,113,604 80	811 66	5.27	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	28 — 3 —	1406	2,588,937 98	1,840 71	1301	1,453,015 45	1,125 83	63 50	»
OUEST (1)	28 — 3 —	1188	950,379 43	799 98	995	845,799 04	850 95	»	5.80
NORD (1)	28 — 3 —	964	1,033,676 41	1,072 »	862	962,782 85	1,116 »	»	3.94
MIDI (1)	28 — 3 —	793	422,621 80	532 94	789	317,941 08	402 90	32.25	»
LYON A GENÈVE	28 — 3 —	229	153,992 17	672 49	227	95,333 45	419 97	60.12	»
ARDENNES (1)	28 — 3 —	157	60,925 75	382 32	52	19,776 83	380 20	» 55	»
DAUPHINÉ	23 — 3 —	134	45,566 57	340 04	99	25,311 69	281 24	20.90	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	28 — 3 —	33	19,423 95	588 60	33	16,995 90	515 02	14.28	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	28 — 3 —	1323	401,294 »	303 »	1164	294,987 »	253 »	19.76	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale (2) — Ligne de Trieste	28 — 3 —	1165	1,358,837 30	1,146 69	1070	781,957 75	733 60	56.30	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale (2) — Ligne Lombard-Vénitienne	28 — 3 —								
SARAGOSSE	21 — 27 mai	482	228,925 95	474 95	455	237,443 47	521 85	»	8.90
VICTOR-EMMANUEL	15 — 29 —	214	183,352 43	856 78	194	86,908 80	447 97	91.25	»
OUEST SUISSE	27 — 2 juin	89	32,400 37	405 »	89	24,747 69	309 »	31.»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) Voir, pour les produits distincts de chaque ligne, au tableau officiel des recettes, à la fin du journal.

F. GRIMARD.

Digitized by Google

par an, les frais de chargement et de déchargement incombant à l'expéditeur, etc. Des traités semblables ont été faits avec d'autres négociants de Nantes.

Ce traité fut communiqué par la Compagnie du chemin de fer de Lyon au ministre des travaux publics, qui, après en avoir accusé réception, ajoutait dans sa lettre :

« Aux termes de l'art. 50 du cahier des charges de votre concession, l'administration a le droit de déclarer les réductions de prix consenties à un ou plusieurs expéditeurs obligatoires, sans conditions vis-à-vis de tous les autres. Toutefois, après avoir examiné le traité que vous m'avez soumis, je ne pense pas qu'il y ait lieu pour l'administration d'user, quant à présent, du droit qui lui appartient, mais il est bien entendu que ce droit est formellement réservé et qu'elle pourra l'exercer à toute époque, si l'intérêt général l'exige, après une mise en demeure signifiée aux Compagnies d'avoir à renoncer à l'exécution de leur traité, etc. »

MM. Delessert et autres négociants de Paris ont demandé à la Compagnie de Lyon de leur appliquer, pour le transport de leurs marchandises de Paris à Lyon, la même réduction de prix que celle qu'elle accordait par le traité ci-dessus énoncé aux expéditeurs de Nantes à Lyon; et, sur le refus de la Compagnie, ils l'ont fait assigner devant le tribunal de commerce de la Seine pour voir dire que, dans les trois jours du jugement à intervenir, elle serait tenue de transporter les marchandises par eux expédiées au prix payé par M. Nicolas Cézard pour le transport de Paris à Lyon, soit au prix de 37 fr. 25 c. la tonne, le chargement et le déchargement devant être supportés par eux; sinon, et faute de ce faire, s'entendre la Compagnie condamner en 1,000 fr. de dommages-intérêts par chaque refus constaté, et, pour le préjudice constaté, s'entendre condamner au paiement de la somme de 7,000 fr. envers chacun des demandeurs.

Par jugement du 4 juin 1856, le tribunal de commerce de la Seine déclara MM. Delessert et consorts mal fondés dans leur demande et les en débouta. Les motifs de ce jugement étaient, en substance :

« Que le droit d'accorder à un expéditeur une réduction sur le prix porté au tarif à raison des distances parcourues ou des quantités transportées, et ce, par voie de tarifs combinés avec d'autres entreprises, était ouvert à la Compagnie, à la charge de donner connaissance à l'administration du traité intervenu, et qu'à l'administration appartient exclusivement la faculté d'étendre à tout expéditeur et à tous articles de même nature le bénéfice d'une réduction consentie. »

Sur l'appel interjeté par MM. Delessert et consorts, la Cour impériale de Paris a infirmé ce jugement par arrêt du 21 avril 1857, ordonnant que la Compagnie de Lyon transporterait de Paris à Lyon, au prix réduit de 37 fr. 25 c. par tonne, les marchandises des appelants, et, pour réparation du dommage souffert, condamnant la Compagnie à payer à chacun des appelants une indemnité de 15,000 fr., outre les dépens. Les motifs longuement développés de cet arrêt sont, en substance :

« Que la perception des taxes a pour base la distance à parcourir et la quotité des marchandises à transporter; qu'elle doit se faire par kilomètre et par tonne, indistinctement et sans aucune faveur; que le soin de maintenir ces règles, tirées de la nécessité d'établir entre les négociants tributaires des chemins de fer une égalité parfaite, est confié non-seulement à l'administration, mais aux tribunaux; qu'indépendamment de la faculté réservée à l'administration de déclarer les réductions de prix consenties au profit de quelques expéditeurs obligatoires envers tous, les négociants lésés par les réductions de prix accordées à tel ou tel, sont fondés à réclamer en justice la réparation du dommage qui leur est causé; que les appelants ont déclaré se soumettre aux conditions de tonnage, de chargement et de déchargement imposées par la Compagnie de Lyon; que la prétention de cette Compagnie que, pour revendiquer le bénéfice des traités, il faut livrer à Nantes les sucres à destination de Lyon, est déraisonnable autant qu'illégale; qu'ainsi les expéditeurs placés au point le plus éloigné de la frontière pourraient, par des combinaisons factices, être plus favorisés que le négociant de l'intérieur, etc.

La Compagnie de Lyon s'est pourvue en cassation contre cet arrêt, pour violation de l'article 50 de son cahier des charges, et, par suite, pour excès de pouvoir et contravention aux lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor an III.

Voici l'arrêt rendu par la Cour dans son audience du 12 avril, après un premier arrêt de la chambre des requêtes portant admission du pourvoi :

« La Cour,

» Ouï M. le conseiller Quénault en son rapport, Me Beauvois-Devaux, avocat de la Compagnie demanderesse, et Me Mathieu-Bodet, avocat des défendeurs, en leurs observations, et M. le premier avocat-général de Marnas en ses conclusions;

» Et après en avoir délibéré conformément à la loi :

» Vu l'article 50 du cahier des charges annexé à la loi de concession du chemin de fer de Lyon, en date du 5 janvier 1852;

» Attendu que si le cahier des charges annexé à la loi de concession du chemin de fer de Paris à Lyon, en date du 5 janvier 1852, a établi un tarif légal qui détermine les prix de transport des marchandises par kilomètre et par tonne, il a laissé à la Compagnie la faculté de modifier dans les limites de ce maximum ses prix de transport;

» Attendu que cette faculté ainsi limitée a pu s'exercer de plusieurs manières, et d'abord par mesure générale, au moyen de nouveaux tarifs établis avec l'homologation du gouvernement, et quelquefois combinés entre plusieurs Compagnies de chemins de fer, à l'effet d'abaisser les prix de transport des marchandises, en tenant compte des lieux de provenance et de l'étendue des parcours;

» Attendu qu'indépendamment de ces mesures générales, la Compagnie a pu, suivant l'art. 50 de son cahier des charges, prendre des arrangements particuliers ayant pour objet de faciliter des expéditions dans des circonstances spéciales au moyen de nouvelles réductions des prix de transport consenties à certaines conditions par des traités faits avec des expéditeurs, sauf communication préalable au ministre des travaux publics, investi par la même disposition du pouvoir de déclarer, si l'intérêt public l'exige, les réductions ainsi consenties obligatoires sans conditions vis-à-vis de tous, après une mise en demeure notifiée à la Compagnie d'avoir à renoncer à l'exécution de son traité;

» Attendu qu'il n'appartient point à une autre autorité qu'à l'autorité administrative, appelée à apprécier ces traités, de faire participer les tiers à leurs avantages en les dispensant de remplir les conditions dans lesquelles la Compagnie a cherché la compensation de ses sacrifices, et par exemple en déclarant communes aux tiers qui n'ont d'expéditions à faire que de Paris à Lyon les réductions de prix accordées à des expéditeurs de Nantes par un traité combiné entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans et celle de Paris à Lyon, afin d'amener sur cette dernière voie les provenances des ports de l'Océan et des colonies;

» Attendu que la participation au bénéfice de ces traités pour des expéditions faites dans d'autres conditions ne saurait être réclamée en justice comme une conséquence nécessaire du principe de l'égalité dans la perception des taxes, ce qui doit s'entendre de l'application égale entre tous du système de rémunération adopté par la Compagnie, en conformité de son cahier des charges; que l'égalité absolue des prix de transport par kilomètre et par tonne ne s'applique d'une manière nécessaire qu'au maximum fixé d'après ces bases par le tarif légal;

» Que, sous le régime des tarifs différentiels, l'égalité consiste à payer le même prix pour le même parcours, et, sous l'empire des traités, à obtenir les avantages qu'ils accordent en remplissant toutes les conditions qu'ils imposent;

» D'où il suit qu'en décidant que les défendeurs avaient droit, pour des expéditions à faire de Paris à Lyon, aux réductions de prix consenties par un traité combiné entre les Compagnies d'Orléans et de Lyon pour des expéditions de Nantes, quoique le point de départ qui formait la principale condition de ce traité ne fût point le même pour les défendeurs, la Cour impériale de Paris a commis un excès de pouvoir et violé l'art. 50 du cahier des charges annexé à la loi du 5 janvier 1852;

» Par ces motifs,

» Casse et annule l'arrêt rendu par la Cour impériale de Paris, le 21 avril 1857; remet les parties au même et semblable état qu'avant ledit arrêt; et pour être fait droit, les renvoie devant la Cour impériale d'Orléans; ordonne, etc. »

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re chambre).

Présidence de M. le premier président Devienne.

Audiences des 26 mars, 2, 11 avril et 9 mai.

SOCIÉTÉ DES DOCKS-NAPOLÉON. — DEMANDE EN NULLITÉ ET DISSOLUTION DE CETTE SOCIÉTÉ.

Depuis les procès criminels dirigés contre les fondateurs de la Société des Docks-Napoléon, cette Société a, dans une assemblée générale du 14 octobre 1858, prononcé sa dissolution, et nommé MM. Picard et Labot liquidateurs, avec pouvoir d'apporter l'actif dans une Société nouvelle. Cet actif est évalué à plus de 16 millions.

Par un traité du 17 décembre 1859, les liquidateurs se sont engagés à apporter tout l'actif social dans une Société anonyme formée par M. Emile de Girardin, qui, de son côté, s'est engagé : 1° à rembourser jusqu'à concurrence de 60 francs par action tous ceux des actionnaires auxquels il ne conviendra pas d'entrer, pour leur part d'intérêt, dans la Société nouvelle; 2° à apporter le capital nouveau que le gouvernement jugera nécessaire pour donner à l'entreprise les développements dont elle peut être susceptible.

Les bases de ce traité ont été soumises au gouvernement; les statuts de la nouvelle Société anonyme ont été dressés et déposés le 4 février 1859 à Me Gossart, notaire.

Plusieurs actionnaires, MM. Vaillant, Dauphin et autres, ont demandé la nullité ou la dissolution de la Société, et, dans l'un ou l'autre cas, la liquidation judiciaire. Ils ont motivé cette action sur des moyens qui sont rappelés et rejetés par le jugement du Tribunal de commerce de Paris, du 9 mars 1859, ainsi conçu :

« Le Tribunal,

» Attendu que Sébille, de Simencourt et Dubois, en poursuivant la nullité de la Société des Docks-Napoléon, reconnaissent eux-mêmes qu'il doit être distingué deux espèces de nullités : la nullité intrinsèque et la nullité extrinsèque; la première emportant les obligations des associés avec la Société elle-même et rétablissant les choses au même état que si aucun projet ou aucune communauté de faits ou d'intérêts préparatoires n'eussent eu lieu; la deuxième ne réagissant qu'au moment où elle est prononcée, et laissant toutes les opérations antérieures régies, comme les obligations des communistes, par les règles consignées aux statuts, point de départ de la Société;

» Attendu que c'est la première de ces nullités qu'on invoque, et qu'on la fonde sur deux moyens, le défaut de la souscription du capital social, et le défaut d'approbation par le gouvernement.

Digitized by Google

» Sur le premier moyen :

» Attendu que si le capital souscrit par suite des fraudes commises par les gérants, qui s'en seraient emparés et en auraient fait un abus coupable pour leur compte personnel, s'était trouvé plus tard amoindri, on ne prouve pas que la déclaration faite lors de la passation de l'acte de Société fût contraire à la vérité, et que la constitution ne fût pas régulière de ce chef ;

» Sur le deuxième moyen :

» Attendu que l'approbation par le gouvernement pour l'anonymat était en effet le but principal de la Société qu'il s'agissait de former ;

» Mais attendu que ce but non atteint n'était pas un obstacle invincible à la formation du lien social ; qu'en effet on trouve dans l'article 63 des statuts, acceptés provisoirement par tous les souscripteurs d'actions, des pouvoirs donnés à la gérance pour poursuivre l'obtention de l'anonymat du gouvernement, et en même temps, à défaut de cette autorisation, des pouvoirs pour gérer et administrer, ce qui était, en effet, indispensable, puisqu'il s'agissait d'un décret déjà obtenu, de terrains achetés et d'une exploitation d'entrepôt en pleine activité ;

» Attendu que ces moyens de nullité étant repoussés, reste la Société de fait, que les demandeurs peuvent d'autant moins contester, qu'il est avéré qu'ils ont pris part aux nombreuses opérations qui ont eu lieu et aux péripéties que la communauté a subies, en concourant soit à des commissions de surveillance, soit au moins à des assemblées générales ;

» Attendu qu'il résulte des débats que la nullité de la Société de fait, n'ayant d'effet qu'à partir du jour où elle est prononcée, serait aujourd'hui sans objet ;

» Qu'en effet, il est certain qu'avec l'accord bien constaté des assemblées générales, la Société est aujourd'hui dissoute, qu'elle est liquidée par des mandataires du choix de la majorité des actionnaires ;

» Que cet état de choses n'entraîne pas d'autres conséquences que celle que produirait la nullité demandée, et qu'il résulte de ce qui précède qu'à tous égards les conclusions de la demande doivent être rejetées ;

» Déboute Sebille, de Simencourt et Dubois de leur opposition au jugement par défaut du 26 janvier dernier ; ordonne en conséquence que ledit jugement sera exécuté selon sa forme et teneur, nonobstant ladite opposition ;

» Condamne Sebille, de Simencourt et Dubois aux dépens... »

(Le jugement par défaut rejetait la demande purement et simplement.)

Sur l'appel (plaidants, Me Rivière pour les demandeurs, et Me Cellier pour les intimés), M. l'avocat général Barbier, concluant à la confirmation du jugement, a exprimé la pensée que le gouvernement se réservait expressément son appréciation quant à la Société nouvelle et au traité fait avec M. de Girardin. « Le gouvernement, a dit ce magistrat, avait pensé que les Compagnies de chemins de fer pouvaient s'emparer de l'entreprise des Docks pour la reconstituer : la nouvelle combinaison Girardin n'excite ni la sympathie, ni l'antipathie de l'autorité ; nous sommes autorisés à le déclarer. »

Conformément aux conclusions de M. l'avocat général,

« La Cour,

» Considérant qu'il a existé entre les actionnaires de la Compagnie des Docks une Société de fait ; que cette Société a vécu pendant plusieurs années et s'est manifestée par une série d'actes publics ; qu'on ne peut admettre, avec les appelants, que cette association d'intérêts doit être régie par les dispositions des articles 573 et suivants du Code Napoléon, qui s'applique au mélange de matières appartenant à divers propriétaires.

» Que la Société de fait constitue un quasi contrat qui crée entre les parties des engagements réciproques devant être exécutés de bonne foi ;

» Considérant qu'après la reconnaissance tardive de l'insuffisance de leur capital et des autres causes d'insuccès de leur entreprise, les actionnaires des Docks ont volontairement continué à en diriger la marche d'après les bases déposées dans les statuts de leur Société ; qu'ils n'ont pu faire autrement, et que c'est encore d'après cette règle qu'ils ont décidé la dissolution et la liquidation de leur Compagnie ;

» Considérant que, dans cette situation, on ne s'explique pas dans quel intérêt légitime un très-petit nombre d'actionnaires voudrait arrêter cette liquidation volontaire pour y substituer une liquidation judiciaire ; que le mode de dissolution adopté par les intimés est conforme aux prévisions des statuts de la Compagnie, sur le vu desquels les actionnaires se sont engagés, et qui ont réglé d'ailleurs tous les actes de la Société de fait ; qu'aucun reproche sérieux ne lui est imputé ; qu'enfin il pourrait être accepté par la justice et ordonné par elle si, comme le soutiennent les appelants, la liquidation devait forcément être judiciaire ;

» Considérant que les moyens de nullité du pacte originaire tirés des dispositions de la loi de 1856, sont sans application à la cause ; qu'il ne s'agit pas, en effet, d'action en responsabilité contre les gérants ou contre les membres du Conseil de surveillance ; qu'il n'est pas même question d'exécution des engagements des actionnaires ou des versements de fonds à faire par les souscripteurs ; qu'il s'agit uniquement de la liquidation des droits mis en commun ; que l'unique règle d'une telle opération est l'avantage reconnu de la chose commune ;

» Considérant que, lorsqu'il s'agit d'une entreprise qui a attiré à elle beaucoup de petits capitaux et engagé ainsi des intérêts dignes de protection, il importe de ne pas ajouter aux pertes qu'a entraînées la marche désastreuse de l'affaire une liquidation faite contre le gré des sociétaires, et dont les résultats seraient considérés par eux comme leur ayant été violemment imposés ;

» Adoptant au surplus les motifs des premiers juges,

» Confirme. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

26e *tirage des Obligations foncières* 3 *et* 4 0/0.

Le 26e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 juin 1859, à deux heures et demie.

Ce tirage comprendra trois numéros, dont

le 1er	gagnera un lot de. .	100,000 fr.
le 2e	» » . .	50,000
le 3e	» » . .	20,000

SOCIÉTÉ ANONYME DES NU-PROPRIÉTAIRES.

Assemblée générale du 30 *avril* 1859.

EXTRAIT DES RAPPORTS.

BALANCE DES COMPTES.

Comptes débiteurs.

	fr.	c.
Pleines propriétés mobilières.	1,512,939	46
— — immobilières.	1,001,486	10
Nues-propriétés mobilières ..	3,244,941	10
— — immobilières.	517,589	36
Rémérés, usufruits.....	321,539	58
Total.....	6,598,495	68

Comptes créditeurs.

Capital social	6,000,000	»
Capitaux divers.....	598 495	68
Total égal.....	6,598,495	68

Représentation des fonds employés en nues-propriétés, sur chaque série d'âges.

AGES des usufruitiers	CAPITAUX à recouvrer.	PRIX de revient	EXCÉDANT ou avenir.
40 à 50	116.615 64	46.926 46	69.689 18
51 à 60	904.483 74	425.164 79	479.323 95
61 à 70	1.687.578 14	972.212 25	715.365 89
71 à 80	2.257.618 47	1.501.055 18	766.753 29
81 à 90	1.108.940 18	917.174 86	291.771 32
	6.086.436 17	3.762.530 54	2.322.903 63

Profits et pertes.

Solde de bénéfices.....	406,851	29

Emploi.

Répartition de 4 0/0, à titre d'intérêts.....	232,044	65
Dividende de 2 1/2 0/0	145,306	30
Droits du comité.....	16,003	32
Réserve statutaire.....	10,000	»
Fonds de prévoyance.....	13,497	72
Total égal.....	406,851	29

Telle était la situation au 31 décembre 1858.

Sous la pression des événements actuels, y a-t-il lieu de modifier ces résultats ?

Cela ne paraît en aucune façon nécessaire.

Lorsque la dépréciation d'un titre a une cause inhérente à sa valeur intrinsèque, il y a perte ; lorsqu'au contraire les causes sont le résultat d'une crise, il n'y a qu'un abaissement temporaire. Si cela est vrai pour les pleines propriétés, combien ne l'est-ce pas davantage pour les nues-propriétés auxquelles la hausse ou la baisse importe peu, tant que l'usufruit existe ! Le seul cours intéressant est celui qui se produit au moment où cet usufruit disparaît.

Une crise, c'est-à-dire un état accidentel, ne peut donc atteindre d'une manière générale et notable ce genre de valeurs qui, par les différents âges des usufruitiers soumis aux lois de la mortalité, ne reçoit l'influence des cours que successivement dans une longue suite d'années.

Les nues-propriétés n'ont donc reçu aucune atteinte.

Quant aux pleines propriétés de rentes, elles tiennent heureusement une place si minime dans l'actif, que la dépréciation ne peut modifier le dividende, et, du reste, la réserve de 10,000 fr., jointe au fonds de prévoyance de 13,497 fr. 72 c., rétablit la situation dans les limites d'une prudence d'autant plus suffisante que, du 1er janvier au 1er avril 1859, c'est-à-dire en trois mois d'exercice, les extinctions ont une importance telle, qu'elles présentent déjà à encaisser (et presque tout en créances hypothécaires) près de 200,000 fr au delà des capitaux engagés.

C'est là un fait bien important à signaler, puisqu'il est le gage certain d'un résultat avantageux pour l'année 1859.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET ALICANTE.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 29 juin 1859.

En ouvrant l'assemblée générale de 1859, nous sommes heureux de pouvoir dire véritablement que nous vous recevons chez vous. En vous rendant dans cette salle, vous avez pu juger, comme le public peut juger tous les jours, de la grandeur des travaux accomplis dans notre nouvelle gare, et du zèle et de la rapidité avec lesquels ils ont été exécutés. Si nous sommes venus un peu tard prendre notre place sur la carte des chemins de fer de l'Europe, nous aurons du moins cet avantage de pouvoir profiter de l'expérience acquise, et de pouvoir adopter dès la période de premier établissement le résultat de tous les perfectionnements connus. Notre gare peut dès aujourd'hui soutenir la comparaison avec les plus belles gares de l'Europe, et nous pouvons la présenter comme digne d'être le rendez-vous des lignes les plus importantes du royaume.

Cette centralisation, à laquelle elle est visiblement destinée, reçoit aujourd'hui même un commencement d'exécution. Quand nous vous avons réunis l'année dernière, nous venions d'ouvrir la dernière section du chemin d'Alicante, qui mettait enfin la capitale en communication non interrompue avec la mer, et vous vous rappellerez l'éclat et la solennité que la présence de la reine avait donné à cette inauguration. Cette année encore, au moment de votre réunion, nous ouvrons la première section de la ligne de Madrid à Saragosse, et nous livrons au public cinquante-six kilomètres sur notre réseau du nord. Dès ce jour, nous pouvons apprécier les avantages de la réunion des deux gares en une gare centrale qui nous permet de desservir immédiatement la nouvelle section avec un matériel commun.

Nous allons maintenant, Messieurs, vous exposer la situation des affaires de la Compagnie, et nous suivrons l'ordre que nous avons adopté dans notre précédent compte rendu, en vous faisant connaître d'abord la situation financière, les comptes d'établissement et les comptes généraux de l'entreprise; les comptes et les résultats de l'exploitation des sections exploitées en 1858, la situation des travaux d'amélioration et de constructions nouvelles, et enfin le développement qu'a reçu votre entreprise, par suite d'acquisitions et de concessions nouvelles.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1858.

Le capital de la Compagnie est composé de 240,000 actions de 500 francs chacune.

Au 31 décembre 1857, les appels de fonds s'élevaient à 350 fr. par action. — En février 1858, il a été fait un autre appel de 50 fr. par action, ce qui porte le chiffre total des appels de fonds à 400 francs par action.

Les versements se sont opérés avec une régularité satisfaisante, et la somme totale restée due sur les versements en retard n'était au 31 décembre 1858, que de 1,120,750 fr.

240,000 actions à 400 fr. font	96,000,000 fr.
Si l'on déduit de ce chiffre le montant des versements à effectuer au 31 décembre 1858, soit,	1,120,750
Il reste une différence de	94,873,250 fr.

représentant les sommes versées jusqu'au 31 décembre 1858.

Ainsi que nous l'avons exposé l'année dernière, nous avons payé une partie du prix du chemin de fer de Madrid à Alicante en obligations rapportant 15 fr. d'intérêt (3 0/0) et remboursables en 99 ans. Nous avons, en outre, usé des pouvoirs qui nous ont été donnés par l'assemblée générale du 31 mai dernier, pour émettre un certain nombre d'obligations qui complètent une première série de 100,000.

Ces titres ont été accueillis par le public avec une grande faveur, et le nombre des obligations émises s'élevait, au 31 décembre 1858, à 98,357. En les capitalisant à 6 0/0, taux de l'intérêt statutaire de nos actions, ces obligations représentent un total de 24,589,250 francs.

Le capital réalisé au 31 décembre 1858 est donc de 119,462,500 francs.

Savoir :	
240,000 actions à 400 fr.	96,000 000
98,357 obligations à 250 fr.	24,589,250
Ensemble,	120,589,250
dont il faut retrancher, pour les versements en retard sur les actions	1,126,750
Reste	119,462,500

comme capital effectif réalisé au 31 décembre 1858.

COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT ET SITUATION GÉNÉRALE DES COMPTES.

Ainsi que nous venons de le dire, les versements effectués sur les actions et obligations s'élevaient, au 31 décembre 1858, à		119,462,500 »
Les sommes perçues pour intérêts sur les versements en retard ont été de		286,626 03
ce qui porte les recettes, au 31 décembre 1858, à		119,740,126 03
Sur cette somme il a été dépensé, pour frais d'établissement et de construction, depuis le 10 juillet 1850 jusqu'au 31 décembre 1858,		113,107,445 21
Reste disponible, comme excédant des recettes sur les dépenses,		6,581,080 82
Cet excédant, d'accord avec la balance générale des écritures au 31 décembre 1858, s'ajoutant aux		4,107,422 30
solde créditeur des comptes divers de cette même balance, donne un solde créditeur total de		10,689,103 12
représenté de la manière suivante :		
Solde débiteur de MM. de Rothschild frères, de Paris,	10,203,724 85	
Solde débiteur de MM. de Rothschild et fils, de Londres,	28,493 42	
Solde débiteur de la Société Mercantile,	159,183 86	
Caisse,	297,700 99	
Somme égale,	10,689,103 12	

Nous vous avions, l'année dernière, annoncé qu'à moins de circonstances imprévues il ne serait pas fait de nouvel appel de fonds avant le 31 décembre 1858. Si, comme nous vous le proposons, vous consentez à ne point faire usage de la disposition statutaire qui nous permet de distribuer comme dividende 75 0/0 des bénéfices réalisés sur l'exploitation des sections ouvertes au trafic, nous pouvons exprimer de nouveau l'espoir qu'il ne sera point fait d'appel de fonds en 1859. Toutefois plusieurs actionnaires nous ont témoigné le désir de pouvoir user d'une faculté souvent demandée, parce qu'elle est généralement avantageuse, celle de libérer entièrement leurs actions.

Cette mesure a pour les porteurs de titres cet avantage qu'ils touchent l'intérêt statutaire de 6 0/0 sur la somme versée, et qu'en même temps ils restent eux-mêmes juges de l'opportunité et du montant de leur versement; et comme elle apportera de nouvelles ressources à la Compagnie, votre Conseil croit avantageux de la prendre dès aujourd'hui.

COMPTES D'EXPLOITATION.

Les bénéfices nets de l'exploitation pour l'exercice 1858 ont été de	3,170,166 52
Les bénéfices antérieurs au 31 janvier 1857 et non répartis s'élevaient à	560,269 28
Le bénéfice total réalisé au 31 décembre 1858 est donc de	3,730,435 80

Nous vous proposons, ainsi que nous venons de vous le dire, de laisser au compte des profits et pertes, sans la distribuer, cette somme totale, qui représente les recettes nettes des sections livrées à l'exploitation. La répartition que vous auriez le droit d'ordonner, aux termes de vos statuts, s'élèverait à 2,797,820 fr. 84 c., soit à 11 fr. 65 par action. Mais en présence de la crise dont les entreprises industrielles et le crédit public supportent les conséquences en Espagne comme dans toute l'Europe, nous croyons qu'il est prudent de se contenter de l'intérêt statutaire de 6 0/0, en consacrant les produits des sections exploitées à l'achèvement de celles qui sont encore en cours d'exécution.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION.

Au commencement de l'année 1858, le chemin de fer en exploitation ne dépassait pas Almansa, soit un parcours de 358 kilomètres.

Le 15 mars, la section d'Almansa à Alicante (97 kilomètres) a été ouverte pour le service des voyageurs; le service des marchandises a été organisé le 26 avril suivant :

C'est donc seulement pendant huit mois de l'année que la ligne entière de Madrid à Alicante (455 kilomètres) a été en pleine exploitation.

Enfin, le 20 décembre dernier, la Compagnie prenant possession de l'embranchement de Castillejo à Tolède, a joint à la ligne de Madrid à la mer 27 nouveaux kilomètres, ce qui a porté le total des kilomètres exploités à 482.

La longueur moyenne exploitée, rapportée à l'exercice entier de 1858, a été de 436 kil. 48.

Durant cet exercice les recettes se sont élevées à	10,012,450 23	
Les dépenses à	6,880,461 19	
Le produit net est donc de	3,131,989 04	

Les recettes se divisent comme suit :

Grande vitesse.

Voyageurs.	3,271,324 90	
Excédant de bagages et chiens.	117,226 37	
Messageries, finances, voitures, chevaux.	685,880 58	
Recettes diverses.	18,667 91	4,093,108 76

Petite vitesse.

Marchandises.	5,867,999 52	
Voiture et chevaux.	47,373 36	
Recettes diverses.	3,968 50	5,910,341 47
Total général.		10,012,450 23

Les dépenses se répartissent comme suit :

Frais généraux d'exploitation.

Charges étrangères à l'exploitation proprement dite.	435,705 40	
Direction et dépenses générales.	279,152 98	714,858 38
Mouvement et service commercial.		1,046,491 66
Matériel et traction.		3,716,581 82
Surveillance et entretien de la voie.		1,402,529 33
Total général.		6,880,461 19

Si nous passons à l'examen du trafic, nous avons à signaler à votre attention les résultats suivants :

678,801 voyageurs ont parcouru la ligne; le parcours moyen de chaque voyageur a été de 81 kil. 086, le tarif moyen perçu de 0 fr. 059,19 par kilomètre.

En 1857, nous avions transporté 436,388 voyageurs, le parcours moyen de chaque voyageur avait été de 77 kilomètres, le tarif moyen perçu de 0,055,40 par kilomètre.

Digitized by Google

Tableau statistique

du service des voyageurs en 1858.

	Nombre des voyageurs.	p. 0/0	Produits	p. 0/0
1re Classe.	48,814	7,2	711,081,77	21,8
2e Classe.	167,691	24,6	1,253,695,67	38,5
3e Classe.	462,356	68,2	1,293,868,25	39,5
Trains spéciaux.	»	»	12,679,21	0,4
Total.	678,361	100	3,271,325,90	100

Parcours kilométrique moyen, 81 kil. 986.

En 1858, nous avons transporté 180,801 tonnes 50 g. de marchandises, et ce transport a produit une recette totale de 5,807,999 fr. 52. Le parcours moyen de chaque tonne a été de 228 kilomètres, et le tarif moyen de 0 fr. 14,199.

En 1857, nous avions transporté 120,831 tonnes de marchandises. Le parcours moyen de chaque tonne avait été de 153 kil. 74, et le tarif moyen de 0 fr. 15,53.

L'abaissement du tarif moyen en 1858 tient surtout à la quantité considérable de transports faits pour les entrepreneurs du chemin de Madrid à Saragosse, au prix réduit de 0,06 c., ce qui a affaibli le tarif moyen de la tonne transportée. — Observons ici que le parcours moyen de chaque tonne s'étant accru, la recette moyenne pour chaque tonne transportée s'est élevée en 1858 à 32 fr. 45 c., tandis qu'elle n'était en 1857 que de 23 fr. 77 c.

Cette proportion, si contraire aux résultats produits par l'exploitation des premières sections du chemin de Madrid à la Méditerranée, vous dit assez que votre trafic n'a pas atteint, sur les derniers mois de 1858, le chiffre que nous nous étions crus en droit de vous promettre. Cette différence n'est venue et ne pouvait venir que de circonstances exceptionnelles.

Les transports de l'exportation, qui doivent tenir la place principale dans le trafic de notre ligne, se font à la descente de Madrid à la mer. Or, vous le savez, la récolte, dans les pays si fertiles que traverse le chemin de Madrid à Alicante, a été cette année considérablement restreinte par une sécheresse presque sans exemple, et, comme conséquence, le commerce d'exportation en a été presque nul.

A ces conditions défavorables dues à l'inclémence de la saison, il faut joindre d'autres circonstances d'une nature toute particulière. Ainsi, tandis que la capitale et les provinces de Castille gardaient pour leur consommation toutes les ressources de la production locale, le littoral a trouvé, sous l'empire de la franchise des droits d'importation, la facilité de s'approvisionner à l'étranger. — Rien ne démontre mieux cette situation qui, nous devons l'espérer, ne se renouvellera pas de longtemps, que les chiffres des transports à différentes époques.— Ainsi en 1857, année d'une récolte médiocre, le chemin de fer ouvert seulement jusqu'à Albacète (278 kilom.), transportait 28,250 tonnes de céréales, et en 1858, sur une ligne prolongée jusqu'à la mer et avec une distance presque double, le tonnage de ces mêmes articles n'a été que de 10,514. — En achevant de vous faire connaître ces résultats, nous sommes heureux de pouvoir vous dire que la récolte de 1859, désormais assurée, promet à l'Espagne une année d'abondance, et à notre chemin de nombreux et riches transports.

Les mêmes inégalités qui se sont produites dans le transport des céréales, nous avons à les signaler aussi dans le transport des fruits et des légumes. Ainsi en 1857, le tonnage des fruits et légumes s'était élevé à environ 9,000 tonnes, et en 1858, c'est-à-dire alors que les transports auraient dû s'accroître du produit des royaumes de Valence et de Murcie désormais desservis par notre ligne, le tonnage n'a pas atteint 3,000 tonnes. Nous faisons d'autant moins de difficulté de signaler ces différences que les causes qui les ont produites ont heureusement disparu.

Par contre, à des résultats qui ne sont imputables qu'à l'intempérie des saisons nous pouvons opposer ceux obtenus dans des conditions toujours normales. Ainsi le bois à brûler et le charbon de bois ont vu leur tonnage s'élever de 15,000 à 21,000 tonnes ; les pierres et le plâtre, de 13,000 à 22,000 tonnes, etc. Nous ne poussons pas plus loin les comparaisons et vous renvoyons aux tableaux statistiques joints à ce rapport.

D'autres causes encore ont porté une atteinte grave à notre trafic, au moment même où votre Compagnie devait espérer recueillir le fruit des efforts qui avaient si rapidement, dans ces derniers temps, complété la ligne qui rattache la capitale aux provinces du littoral et à l'étranger.

A l'infécondité du sol, qui nous a privés des transports destinés à l'exportation, est venu se joindre le mauvais temps qui, dans les derniers mois de l'année 1858, a produit tant de désastres dans toutes les mers du globe, et en particulier a rendu pendant plusieurs mois le passage de Gibraltar presque infranchissable. N'oubliez pas non plus que si votre Compagnie, allant au devant des vœux des populations qui réclamaient au plus vite la ligne de la Méditerranée, ouvrait un chemin à peine achevé, l'exploitation devait, pendant plusieurs mois encore, souffrir de cet état d'imperfection. C'est ainsi que les correspondances qui devaient rattacher la ligne d'Alicante aux ports de la Catalogne et de la France n'ont commencé à s'organiser que dans les derniers mois de l'année. C'est ainsi également que des localités peuplées et fertiles, voisines de notre tracé, s'en sont trouvées encore éloignées par l'absence de voies de communication, et n'ont pu nous apporter que tardivement leur contingent de produits.

C'est donc seulement à la fin de 1858 que nos correspondances maritimes ont pu commencer à fonctionner régulièrement, et ce sera seulement dans le dernier semestre de l'année courante que les aboutissants par terre, tant vers Valence que vers l'Estramadure et le Portugal, grossiront la somme de notre trafic.

Pour compléter ces données statistiques sur le mouvement de l'exploitation en 1858, nous devons vous faire connaître le parcours, la charge moyenne, et le produit des trains.

Le parcours total des trains de voyageurs a été de	781,393 k
— De marchandises	638,007
Parcours total des trains.	1,419,460
Le parcours des voitures de voyageurs a été de	5,369,643k
— Des wagons de marchandises de	11,804,508
Parcours total des voitures et wagons.	17,174,151k

La recette moyenne par kilomètre de chemin en exploitation a été de 23,123 fr. 43.

Savoir :

Voyageurs,	7,555 01
Bagages et marchandises,	14,109 88
Voitures et bestiaux,	133 25
Transport de diligences,	538 31
Service des postes,	732 71
Recettes diverses.	54 26
Total.	23,123 43

La recette moyenne par kilomètre de trains de voyageurs a été de 5 fr. 21

La recette moyenne par kilomètre de trains de marchandises a été de 9 28

La recette moyenne par kilomètre de trains de toute nature 7 05

Les dépenses de l'exploitation ont été, comme nous l'avons déjà dit, de 6,880,461 fr. 19 c., et si l'on retranche les charges étrangères à l'exploitation proprement dite, on trouve que la proportion des dépenses aux recettes a été de 64 37 0/0.

Cette proportion des dépenses aux recettes était beaucoup plus forte au commencement de l'année, elle s'est abaissée par suite des améliorations successives produites par les travaux de 1858, et nous marchons constamment vers de nouvelles améliorations.

Il est facile de s'en convaincre en examinant successivement chaque branche du service d'exploitation.

1° Mouvement et service commercial.

La dépense a été de 1,040,491 fr. 66, soit 10 72 0/0 des recettes totales ; elle avait été en 1857 de 10 89 des recettes. L'amélioration n'est pas considérable, mais nous devons tenir compte des charges qui ont pesé sur ce service par suite de l'ouverture de la section d'Almansa à Alicante, pendant les mois de mars et d'avril.

2° Matériel et traction.

La dépense a été de 3,716,581 fr. 83 c., soit 37,12 0/0 des recettes totales ; elle avait été en 1857 de 07,95 0/0 des recettes.

Nous avons donc transformé complétement ce service, mais les moyennes sont bien loin de représenter les chiffres auxquels nous arrivons par des économies qui sont obtenues, les unes comme conséquence de nos travaux d'installation, les autres comme résultat de nos efforts incessants pour obtenir les meilleures conditions de service.

Au 1er janvier 1858, nous ne possédions que 67 machines en service, et les nouvelles machines ne sont arrivées que successivement. Nous en avions au 1er juillet 69.

Au 1er octobre, 87.

Au 31 décembre, 107.

Au 1er janvier 1858, nous n'avions que 111 voitures à voyageurs ; nous en avions 188 au 31 décembre ; le nombre de wagons à marchandises mis en service depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre a été de 767, et l'exercice courant n'a profité que d'une partie de ces améliorations.

Les ateliers de réparation des machines installés à Madrid ne fonctionnent que depuis le 15 février 1859 ; nous n'avons eu à notre disposition, en 1858, que les anciens ateliers d'Aranjuez, et ceux des nouveaux outils commandés pour Madrid qui ont pu y trouver place.

En 1858, le nombre de kilomètres parcourus par les machines a été de 1,620,571 kilomètres, tandis que le parcours des trains n'était que de 1,419,460 kilomètres.

Les machines ont donc fait un service de double traction, de pilotage, de mouvements de gare et de transports d'eau qui a beaucoup augmenté les dépenses du service de traction pendant les premiers mois de l'année, et que nous n'avons pu réduire qu'au fur et à mesure que l'exploitation est arrivée à l'état normal.

La consommation moyenne du combustible par kilomètre parcouru par les machines avait été, en 1857, de	13 kilog. 24
En 1858 elle a été de	11 94
Amélioration en faveur de 1858,	1 30

La moyenne de consommation des neuf derniers mois de 1858 a été de 11 kil. 416 par kilomètre de parcours de machines ; l'économie que nous réalisons est beaucoup plus considérable aujourd'hui que nous recevons la houille à Alicante ; elle sera plus importante encore lorsque nous chargerons les wagons au port même, sur l'embranchement que nous continuons en ce moment, mais qui ne sera terminé qu'à la fin de 1859.

3° Surveillance et entretien de la voie.

Les dépenses de surveillance et entretien de la voie se sont élevées, en 1858, à 1,402,329 fr. 33 c., soit 14,01 0/0 de la recette totale, soit 3,213 fr. 28 c. par kilomètre de longueur de chemin exploité.

Elles avaient été, en 1857, de 14,34 0/0 de la recette totale, soit 2,728 fr. 56 c. par kilomètre de longueur de chemin exploité.

La proportion de la dépense aux recettes est restée sensiblement la même, et si la dépense kilométrique s'est accrue, cette augmentation est due, d'une part, à l'accroissement de la circulation, de l'autre, au renouvellement d'un assez grand nombre de traverses, renouvellement qui était nécessaire pour mettre la voie dans l'état de parfait entretien où elle est aujourd'hui.

En résumé, bien que la diminution des frais d'exploitation ne soit pas encore aussi considérable que nous aurions pu le désirer, nous croyons que telle qu'elle est, elle présente les résultats les plus encourageants.

En effet, il faut bien tenir compte de ce que les machines nouvelles et le matériel ne sont arrivés que

Digitized by Google

dans le courant de l'année, et de ce que les ateliers de réparation n'ont pu être installés qu'au commencement de 1859.

Nous en dirons autant pour les eaux dont la rareté et la mauvaise qualité avaient été pendant longtemps une de nos difficultés principales.

Les travaux que nous avons entrepris, et les dépenses que nous avons faites pour améliorer et assurer ce service ont eu le succès le plus complet, mais nous n'avons pu en recueillir le bénéfice que vers la fin de l'année.

SITUATION DES TRAVAUX.

Nous vous avons annoncé l'année dernière que nous étions en train d'exécuter, sur la ligne de Madrid à Alicante, tous les travaux supplémentaires que rendaient indispensables et l'accroissement du trafic et la nécessité de faciliter et d'accélérer le service de l'exploitation. — Nous pouvons vous dire aujourd'hui que ces travaux sont à peu près arrivés à leur fin.

Tous les services de la Compagnie sont aujourd'hui concentrés dans la gare d'Atocha, en tête même de la station de voyageurs, dont les aménagements vastes et commodes peuvent se prêter à tout le mouvement que nous avons lieu d'attendre des deux lignes réunies d'Alicante et de Saragosse, et de leurs affluents.

Le service des marchandises se fait en quatre grands quais représentant en surface couverte 2,240m
En surface découverte. 4,160

Total. 6,400m

surface que nous pouvons doubler à peu de frais le jour où l'extension du trafic en fera une nécessité, car non-seulement nous possédons les terrains nécessaires, mais encore les terrassements y sont presque terminés.

Les ateliers de réparation pour locomotives et wagons, qui nous avaient tant fait défaut jusqu'à présent, sont achevés; ils présentent une surface couverte de 11,150 mètres superficiels, et sont garnis de tout l'outillage nécessaire qui fonctionne depuis la fin de février. C'est certainement la plus belle usine en exploitation aujourd'hui en Espagne.

A Alicante, qui forme notre tête de ligne vers la mer et qui après la station de Madrid est la station la plus importante du chemin, nous avons, indépendamment de la gare des voyageurs, un service de marchandises desservi par quatre quais de 5,072 mètres de surface, dont 1,028 mètres sont couverts. Nous y avons une remise pour 22 locomotives et d'autres ateliers de réparation dont les bâtiments occupent 2,056 mètres carrés. L'outillage se monte. L'utilité de cet annexe au service des réparations du matériel ne vous échappera pas si vous songez qu'Alicante est à 455 kilomètres de Madrid, et que tout le matériel que nous tirons de l'étranger doit se monter au port même où nous le recevons.

Nous avons obtenu l'approbation du gouvernement pour les travaux de l'embranchement qui joindra la station d'Alicante au port de cette ville. Ces travaux sont aujourd'hui mis en adjudication, nous espérons les avoir terminés dans six mois; nos voies se ramifieront alors tout le long des quais de débarquement, et nous pourrons transborder directement la marchandise du navire dans nos wagons; la dépense ne dépassera pas 25,000 fr., et vous comprendrez toute l'importance de cet annexe par cette seule considération, que les économies à faire pour le service des charbons que nous tirons d'Angleterre pour notre consommation représenteront à elles seules plus du double de l'intérêt du capital engagé.

Nous avons achevé le remaniement complet que nous vous annoncions l'an dernier des principales stations intermédiaires.

Alcazar, destiné à devenir le point d'embranchement des lignes d'Andalousie et de l'Estramadure, a été agrandi de manière à suffir à cette destination. La Roda, Albacète et Almansa ont été complétées. Dans toutes les autres stations nous avons voies de garage pour les trains, voies et quais de chargement pour les marchandises.

Les conséquences de toutes ces améliorations se font déjà sentir, et notre service présente aujourd'hui une régularité et une rapidité d'expédition égales au moins à celles des meilleurs chemins à une seule voie exploités aujourd'hui en Europe.

Nous vous avons parlé de la nécessité de remplacer par des travaux plus solides des ponts en bois, dont la rapide détérioration sous ce climat et le haut prix d'entretien étaient une charge pour nous; nous avons donné suite à ces projets; déjà nous avons substitué des fermes en fer aux ponts du canal de Manzanarès et de Zancara; nous sommes en train de poser les fermes du pont sur le Jarama, dont l'ouverture est de 120 mètres, et d'achever la construction du pont sur le Tage, dont l'ouverture est de 65 mètres, et qui sont tous deux établis dans le même système, c'est-à-dire avec piles et culées en maçonnerie et poutres en tôle.

Il ne restera plus de travail de cette importance à faire qu'au pont du Manzanarès dont les culées sont déjà établies en maçonnerie, et où il n'y aura plus qu'à jeter des travées en tôle et faire une pile; ce travail ne présente rien d'urgent, la charpente actuelle ayant reçu une large réparation.

Enfin, Messieurs, nous sommes heureux de vous dire que le service d'approvisionnement des eaux propres à l'usage des locomotives s'est amélioré de plus en plus, et que l'emploi des mauvaises eaux, cause d'usure de notre matériel, a presque complètement disparu.

A Madrid, nous emmagasinons dans un réservoir placé à 12 mètres au-dessus des rails, des eaux extrêmement pures, venant directement de sources qui donnent en été 200 mètres cubes d'eau par jour; à Dos Bocas, à Quero, à Alcazar, à Almansa, à Villena, à Agoste près d'Alicante nous avons amené des sources qui, pour la plupart, par leur propre pente, viennent emplir nos réservoirs d'une eau présentant les mêmes qualités de pureté; enfin, à Albacète, nous avons foré un puits artésien de 86 mètres de profondeur qui nous donne au niveau du sol une source abondante de très-bonnes eaux, et nous avons l'espoir de pouvoir rencontrer, sur une longueur de 111 kilomètres, des nappes souterraines qui feront plus que fournir à nos besoins. L'initiative prise par nous a déjà trouvé des imitateurs, et un des grands propriétaires du pays s'occupe en ce moment de faire faire chez lui des puits artésiens. Nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir donné cet exemple, car tout ce qui accroîtra la prospérité des contrées traversées par nos chemins ne pourra que contribuer à la nôtre.

MATÉRIEL ET OUTILLAGE.

Le nombre des locomotives livrées ou en cours d'exécution lors de notre dernière assemblée générale était de 128. Au 31 décembre 1858, nous étions en possession de 107 machines, et les commandes faites porteront ce nombre à 142.

Le nombres des véhicules était :

	Voitures à voyageurs.	Wagons.
Au 1er mai 1858 de	134	536
Nous avons reçu en 1858	54	594
Ce qui donne au 31 décembre 1858	188	1,130

Nos commandes faites pour 1859 ou les premiers mois de 1860 sont de 57 voitures à voyageurs et 437 wagons à marchandises.

Nous sommes en possession de presque tout l'outillage des ateliers; nous attendons cependant encore un certain nombre de tours, de chariots et de grues destinés aux ateliers de Madrid et d'Alicante, et représentant une valeur d'environ 100,000 francs.

LIGNE DE MADRID A SARAGOSSE.

Les travaux de cette ligne sont, comme vous le savez, exécutés par la Société Mercantile, qui doit, moyennant un prix convenu de 207,500 fr. par kilomètre, nous remettre ce chemin en état d'exploitation, y compris la fourniture du matériel fixe et mobile destiné à la desservir, la subvention de l'Etat, évaluée à 55,263 fr. par kilomètre restant tout entière à votre bénéfice; les travaux ont été entamés sur les deux premières sections à partir de Madrid.

Première section de Madrid à Guadalajara.

La longueur de cette section, à partir de l'axe de la station de Madrid jusqu'à l'axe de celle de Guadalajara, est de 56,634 mètres; elle est aujourd'hui complétement terminée, et dans trois jours (1) elle sera livrée à l'exploitation.

Tous les terrassements, ouvrages d'art, stations et maisons de garde sont en état complet de réception.

Nous espérons d'heureux résultats de cette ouverture d'une nouvelle banlieue traversant un pays riche et peuplé.

Deuxième section de Guadalajara à Jadraque.

Les travaux de cette deuxième section marchent avec activité, les terrassements sont aux trois quarts terminés, les ouvrages d'art sont au même degré d'avancement, et on commence la construction des stations et des maisons de garde. Tout nous porte à croire qu'au printemps prochain cette ligne sera en exploitation, ce qui complétera sur la direction de Saragosse et de la frontière de France un tronçon de plus de 100 kilomètres.

Troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième sections.

Les projets définitifs pour ces dernières sections sont déjà depuis longtemps soumis à l'approbation du gouvernement, et nous avons tout espoir de les voir accueillir puisqu'ils présentent sur ceux primitivement établis de grands avantages au point de vue de la longueur du tracé, de la distribution des pentes et de l'importance des populations traversées.

En présentant ces projets, nous avons fait en même temps, une démarche importante auprès du gouvernement. Nous lui avons représenté que l'exécution immédiate pour deux voies de la ligne de Saragosse dans son ensemble entraînait une mise de fonds assez considérable appliquée à des travaux devant rester improductifs pendant bien longtemps encore, et qu'il serait de l'intérêt général autant que de celui de la Compagnie de consacrer ces sommes à d'autres travaux.

Nous lui avons demandé, en conséquence, d'autoriser l'exécution pour une seule voie de la partie comprise entre Jadraque et Ricla, à la condition d'appliquer à des prolongements ou des embranchements de notre réseau les économies qui résulteraient de cette modification.

Nous ne connaissons pas encore, à ce sujet, la décision du gouvernement; mais nous l'espérons favorable, car notre proposition est trop avantageuse à l'intérêt général pour ne pas mériter un bon accueil.

ACQUISITIONS ET CONCESSIONS NOUVELLES.

Nous venons de vous exposer l'état de construction et d'exploitation de nos lignes. Nous avons maintenant à vous entretenir des développements de notre réseau. Nous vous en avions présenté, l'année dernière, le tableau à l'état de projets réalisables; nous en avons déjà réalisé une partie, et nous devons vous rendre compte de plusieurs conventions nouvelles, qu'en vertu des pouvoirs que vous nous aviez conférés, nous avons conclues, soit avec des Compagnies, soit avec l'Etat.

Nous commencerons par ce qui regarde le chemin de Valence.

Chemin d'Almansa à Valence.

Vous savez que la ligne du Grao de Valence vient s'embrancher sur notre ligne de la Méditerranée, à une courte distance d'Almansa. Cette ligne est déjà ouverte et exploitée depuis le Grao de Valence jusqu'à Mogente, c'est-à-dire sur 89 kilomètres, et de ce point à la Venta de Encina, qui est le point où la ligne rejoint notre chemin, il ne reste plus que 30 kilomètres qui seront achevés au mois de décembre prochain.

C'est en cet état que nous avons cru devoir faire l'acquisition conditionnelle de cette importante ligne. Voici quelles sont les conditions de notre marché :

Par traité du 27 janvier 1859, approuvé par real orden du 8 avril, nous avons acheté conditionnellement la ligne du Grao de Valence à Almansa.

Elle nous sera livrée prête à l'exploitation avec le matériel fixe et le matériel roulant prescrit par le cahier des charges, au prix de 576,100 réaux (151,605 fr. 26) par kilomètre, et comme la longueur

(1) La section de Madrid à Guadalajara a été, en effet, ouverte le 2 juin 1859.

Digitized by Google

approximative du chemin est de 136 kilomètres, e prix total de cette acquisition, dans le cas où elle deviendrait définitive, serait d'environ 20,500,000 fr.

La Société de Valence s'est engagée à terminer son chemin et à le livrer à l'exploitation avant le 31 décembre 1859, et nous aurons, pendant un délai de trois mois après l'achèvement et la mise en exploitation de toute la ligne, le droit de déclarer si nous en prenons possession ou si nous entendons, au contraire, renoncer à notre achat facultatif.

La condition de cet achat est un à compte de 3,150,00 fr. sur le prix d'acquisition, à compte qui a été versé :

1,150,000 fr. en espèces ;

Et 2,000,000 fr. en obligations réalisables en syndicat commun avec celles de la Compagnie.

Dans le cas où nous n'opterions pas pour l'acquisition, cette avance de 3 millions nous serait remboursée avec intérêt à 6 0/0 par an, par tiers, à 4, 8 et 12 mois du date à partir de la demande du remboursement, et dans le cas ou les remboursements ne seraient pas faits exactement aussitôt après la première échéance, tous les termes deviendraient immédiatement exigibles avec intérêt à 1o 0/0 depuis le jour du contrat jusqu'au jour du remboursement.

Si, au contraire, nous optons, dans le délai fixé, pour l'acquisition définitive du chemin de Valence à Almansa, on déduira du prix d acquisition les obligations de la Société de Valence restantes, alors en circulation, et le surplus de ce prix sera payé, savoir :

5,250,000 fr. le jour de la prise de possession ;
525,000 trois mois après ;
525,000 six mois après,

et le solde neuf mois après la livraison du chemin, le tout sans intérêt jusqu'à chaque échéance

C'est dans ces conditions que nous prendrons possession d'un embranchement qui aboutit à un des ports les plus considérables du royaume, à une ville de 80,000 âmes, et qui traverse un pays dont la richesse extraordinaire est trop connue pour que nous ayons besoin de le signaler de nouveau.

Chemin d'Alcazar à Ciudad-Real.

Nous arrivons maintenant, en remontant notre ligne principale, au point de départ des chemins d'Estramadure et d'Andalousie. Vous savez que par des lois votées par les cortès et ratifiées par la couronne le gouvernement a été autorisé à concéder ces deux grandes lignes, qui, toutes les deux, doivent avoir pour point de départ commun notre station d'Alcazar.

La ligne d'Estramadure et de Portugal partant d'Alcazar, passera par Manzanarès, Ciudad-Real, Mérida et Badajoz.

La ligne d'Andalousie, partant de Manzanarès, se dirigera sur Cordoue, Malaga et Grenade A Cordoue, elle rencontrera une ligne déjà achevée, celle de Cordoue à Séville, qui elle-même est continuée dès aujourd'hui par la ligne de Séville à Xérès et Cadix. Ces deux chemins sont presque terminés ; ils doivent s'ouvrir très-prochainement et commencent ainsi de leur côté la jonction qu'ils doivent venir faire un jour sur notre ligne de Madrid à Alicante et à Valence. Les produits inépuisables des provinces de l'Andalousie seront par cette voie distribués soit à la Méditerranée, soit à la capitale, et les chemins du nud et du sud-ouest seront les tributaires de notre ligne de la Méditerranée.

La loi qui a autorisé le gouvernement à concéder les lignes d'Estramadure et d'Andalousie l'autorisait en même temps à diviser ces concessions par sections. Le gouvernement a usé de cette faculté en mettant en adjudication le 8 avril dernier la section d'Alcazar à Ciudad-Real. Cette section de 112 kil. 1/2, d'une exécution facile et peu coûteuse, ouvrira au chemin d'Alicante, qu'elle complète, les débouchés si importants de l'Andalousie et du Portugal Les représentants de votre Compagnie ont considéré comme une mesure commandée par vos intérêts de devenir acquéreurs de cette concession, qui nous a été apportée avec une subvention de 5 millions de francs, soit environ 44,450 francs par kilomètre. La mise en exploitation de la section de Manzanarès aurait pour résultat de faire parcourir au trafic existant entre l'Andalousie et la capitale 150 kilomètres au lieu de 100, en portant à Alcazar le point de bifurcation qui aujourd'hui est à Tembloque, et de développer notablement les échanges entre Madrid et les provinces du Midi.

Pénétrés de cet avantage immédiat, nous faisons étudier le tracé d'Alcazar à Manzanares, et si la situation financière n'y met obstacle, nous espérons qu'avant votre première réunion ce nouvel affluent de votre réseau sera achevé et livré à une exploitation fructueuse, au moins jusqu'à Manzanarès, c'est-à-dire sur une longueur d'environ 50 kilom.

Chemin de Castillejo à Tolède.

Nous vous avions signalé l'année dernière le chemin de Castillejo à Tolède comme un chemin dont l'adjonction pourrait nous être avantageuse, et pour lequel nous aurions probablement à faire le premier usage des pouvoirs que nous vous demandions. Cette prévision s'est réalisée, et nous avons fait l'acquisition de la ligne de Tolède dans les conditions suivantes :

Cette ligne compte 26k.203 ; elle a été achetée par notre Compagnie avec son matériel fixe et roulant et en très bon état d'achèvement, à raison de 140,000 fr. par kilomètre, payables en obligations de la Compagnie à 500 fr., valeur nominale et au prix fixe de 250 fr. chacune, soit 14,673 obligations.

Le chemin de Tolède qui aboutit aux routes de Talaveyra, de Plasencia et des provinces centrales du Portugal, sera pour la ligne d'Alicante un précieux affluent quand les habitudes commerciales seront développées dans ces riches contrées qui abondent en matières premières, privées si longtemps de débouchés. Nous avons tout lieu de croire qu'avant peu d'années le chemin de Tolède justifiera les espérances que nous avons dans son avenir, et que son revenu apportera au réseau d'Alicante de nombreux et riches éléments de prospérité.

Nous osons espérer, Messieurs, que vous donnerez votre assentiment aux trois conventions dont nous venons de vous exposer les détails ; c'est-à-dire la convention avec la Compagnie de Valence ; l'acquisition du chemin de Castillejo à Tolède, et la soumission du chemin d'Alcazar à Ciudad-Real.

Le gouvernement n'ayant point encore pris de décision pour les autres sections des chemins d'Estramadure et d'Andalousie, nous n'avons pas à nous en occuper aujourd hui.

Si maintenant, Messieurs, des prolongements vers l'ouest et vers le midi, nous passons aux prolongements vers le nord et vers le nord-est, nous trouverons beaucoup de progrès accomplis dans la construction des chemins de Saragosse à Barcelone, et de Saragosse à Pampelune, qui, tous deux, en traversant de riches et industrieuses provinces, nous rapprochent en même temps de la France.

Le chemin de Barcelone était déjà en exploitation depuis cette ville jusqu'à Tarrasa, sur 44 kilom. Une nouvelle section jusqu'à Manresa est achevée ; elle est déjà parcourue par les locomotives et sera très-prochainement livrée au public. Cette ligne arrivera dans le courant de l'année à Lérida, et, dans le courant de l'année prochaine à Saragosse où nous nous rejoindrons, et où elle nous mettra ainsi, par les lignes déjà commencées de Barcelone à Perpignan, en communication avec la France.

L'autre ligne, celle de Saragosse à Pampelune, adjugée au mois d'octobre 1857 à M. de Salamanca, est poussée avec toute l'activité que faisait prévoir le nom seul du concessionnaire. Une première section, de Tafalla à Pampelune, (42 kilom.), sera prête pour l'exploitation avant la fin de cette année ; les terrassements sont presque terminés entre Pampelune et Tudela. Le canal impérial, qui, de cette ville, conduit à Sarragosse, complétera provisoirement la communication entre les capitales de la Navare et de l'Aragon, communication qui, bien qu'imparfaite, aura pour résultat de développer dès à présent un trafic qui apportera de nouveaux affluents à votre ligne de Madrid à Saragosse. Les tracés de la seconde section de Tudela à Saragosse) sont soumis à l'approbation du gouvernement, et l'on n'attend que cette approbation pour commencer les travaux.

Nous ne terminerons point, Messieurs, cet aperçu des développements prochains de nos deux lignes principales, sans vous signaler ceux qu'ont déjà reçus nos communications avec le continent par la Méditerranée.

Nous vous disions l'année dernière, dans notre rapport, que l'achèvement du chemin de fer de Madrid jusqu'à la mer changerait le courant traditionnel des communications de l'Espagne avec le reste de l'Europe. Cette prévision a commencé à se réaliser, et des relations régulières et multipliées se sont établies entre le port d'Alicante et le port de Marseille. Non-seulement le service de bateaux à vapeur, déjà organisé l'année dernière par une Compagnie espagnole, est toujours resté en pleine activité et s'est doublé récemment, mais la puissante Compagnie française de navigation, connue sous le nom de Compagnie des *Messageries impériales*, a donné comme escale au service de Marseille à Oran le port d'Alicante, et créé ainsi une nouvelle correspondance entre votre chemin de fer, d'une part, et la France et l'Algérie, d'autre part.

Messieurs,

Tous les esprits, dans l'Europe, dans le monde entier, sont préoccupés de la gravité des circonstances politiques. Nous suivrons les grands événements de l'histoire des autres nations avec autant d'intérêt et d'émotion que si nous y étions nous mêmes engagés. C'est qu'en effet de nos jours, toutes les nations sont solidaires les unes des autres, et tous les intérêts tendent de plus en plus à se généraliser. Cette solidarité, Messieurs, s'étend à l'industrie comme à la politique, et si notre situation financière est en ce moment affectée comme celle de toutes les autres entreprises sur toutes les places, c'est une preuve que l'Espagne prend aujourd'hui une part dans les affaires industrielles de l'Europe, comme elle en avait déjà une dans ses affaires politiques Nous supportons donc, comme toutes les grandes entreprises, les conséquences de la situation générale. Toutefois, Messieurs, nous pouvons nous féliciter, à juste titre, d'avoir répondu, nous ne dirons pas aux promesses, mais simplement aux espérances que nous énoncions dans notre dernier rapport, en vous disant qu'à moins de circonstances tout à fait imprévues, il ne serait pas fait de nouvel appel avant le 31 décembre 1858. Ces circonstances imprévues sont venues, et cependant non-seulement nous n'avons point fait de nouvel appel en 1858, mais nous avons presque passé la moitié de 1859 sans user de cette faculté

Nous avons pu parer à toutes les nécessités avec des obligations qui se sont facilement placées étant émises par une grande maison dont le nom est familier sur toutes les places du monde. Bien que les circonstances politiques aient rendu ce placement difficile, nous croyons cependant pouvoir exprimer l'espoir que nous arriverons encore à la fin de 1859 sans avoir à faire un nouvel appel de versements.

En terminant, Messieurs, nous vous prions de nous renouveler les pouvoirs que vous nous aviez antérieurement donnés et dont nous allons vous rappeler les termes.

RÉSOLUTIONS

De l'Assemblée générale du 20 mai 1859, prises à l'unanimité.

1° Le mémoire et les comptes qui l'accompagnent sont approuvés ;

2° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à contracter des emprunts par voie d'émission d'obligations ou de toute autre manière qui lui paraîtra convenable, quand, sur l'avis du Conseil, les intérêts de la Compagnie l'exigeront ;

3° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à faire usage des facultés mentionnées à l'art. 26 des statuts (lettre *g* à *l* inclusivement), pourvu que les résolutions soient prises par quinze membres au moins du Conseil, lequel devra être convoqué spécialement à cet effet.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 14 mai 1859.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

La pensée qui a amené la formation de notre Société remonte à la transaction intervenue, en 1854, entre l'Etat et la ville de Marseille. Cette transaction mettait la ville de Marseille en possession des terrains de l'ancien Lazaret, dont la propriété lui était contestée par l'Etat, mais à charge d'en réaliser la valeur et d'en appliquer le produit à un ensemble de grands travaux d'utilité publique.

La construction d'un dock au port de la Joliette faisait partie des établissements prévus par la transaction de 1854, et la ville s'en était réservé le privilége avec faculté de se substituer une Compagnie.

La concession du dock au profit de la ville étant ainsi posée en principe, des projets furent préparés, des enquêtes furent ouvertes, et, à la suite d'une longue instruction, un cahier des charges fut définitivement approuvé par le conseil d'Etat le 20 août 1856.

Peu de temps après, le 23 octobre 1856, était rendu le décret de concession au profit de la ville de Marseille.

La ville n'avait pas attendu la promulgation de ce décret pour manifester son intention de faire usage du droit qu'elle s'était réservé de céder sa concession à une Compagnie. Dès l'origine, des négociations s'étaient engagées entre M. le maire de Marseille et M. Paulin Talabot, et le 14 octobre 1856 un traité fut signé, en vertu duquel M. P. Talabot se substituait à la ville de Marseille dans les charges, droits et avantages résultant de la concession du dock de la Joliette, et ce, à diverses conditions que nous aurons tout à l'heure l'occasion de reproduire.

M. P. Talabot avait stipulé au traité, au nom et pour compte de la Compagnie dont il avait, dès cette époque, réuni les éléments.

Nous reviendrons, dans un chapitre spécial du présent rapport, sur la formation de cette Compagnie et sur les divers intérêts qui ont concouru à la réunion du capital social.

Nous rendrons compte également des causes qui ont nécessité la formation d'une Société transitoire, ainsi que des difficultés qui ont retardé, au delà de toute prévision, la transformation de cette Société en Compagnie anonyme. Il suffit de constater, dès ce moment, que depuis l'origine de la concession (14 octobre 1856) jusqu'à la constitution de la Société anonyme (février 1859), les intérêts sociaux ont été représentés et régis par une Société transitoire, laquelle, malgré son caractère essentiellement provisoire, a cependant parcouru une carrière active et préparé par des travaux importants et nombreux la situation actuelle de notre entreprise.

Nous nous proposons, dans la première partie de ce rapport, de vous exposer les actes accomplis ou préparés par la Société transitoire, et de soumettre ses comptes à votre approbation.

Dans la seconde partie, nous vous présenterons un aperçu des premiers actes du conseil d'administration, depuis le 1er mars 1859 jusqu'à ce jour. Nous placerons ensuite sous vos yeux le tableau de la situation financière, et nous conclurons par un exposé des vues et des appréciations du conseil d'administration sur le présent et sur l'avenir de l'entreprise.

PREMIÈRE PARTIE.

Aux termes du traité du 14 octobre 1856, la concession du dock de la Joliette est cédée par la ville de Marseille à la Société représentée par M. P. Talabot, aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté par l'administration supérieure, et pour un terme de 99 ans comptables à partir de la mise en exploitation de l'entrepôt à construire sur les terrains concédés.

La cession faite par la ville n'est pas gratuite. La Compagnie est soumise, à partir de l'entrée en exploitation, à une redevance annuelle, fixée à 50,000 francs pour les trente premières années, et à 100,000 francs pour le reste de la concession.

De plus, et indépendamment de cette redevance, la ville a imposé à la Société concessionnaire diverses conditions accessoires.

CHATEAU BORELY ET TRAITÉ DES TRAVAUX.

En premier lieu, le concessionnaire s'est obligé à obtenir de M. le comte de Panisse l'échange de la belle résidence connue à Marseille sous le nom de château Borely contre le jardin botanique, propriété municipale, exproprié depuis, au prix de trois cent mille francs, par la Compagnie du chemin de fer pour l'établissement de la ligne de Marseille à Toulon.

L'accomplissement de cette condition présentait une difficulté sérieuse.

D'une part, la portion du domaine Borely dont la ville se réservait l'acquisition se bornait au château proprement dit et à une certaine zone de terrains entourant le château. D'autre part, il n'entrait pas et il ne pouvait entrer dans les convenances de M. de Panisse de démembrer son domaine. Dès lors, il y avait nécessité pour le concessionnaire du dock de se charger de tous les terrains qui n'étaient pas compris dans la vente faite à la ville.

La ville de Marseille y trouvait l'occasion de compléter les embellissements de ce beau quartier, et elle imposa à la Compagnie un ensemble de travaux détaillés dans un traité spécial, successivement remanié, et qui a été définivement arrêté dans sa forme actuelle par un acte en date des 8 et 15 juin 1857.

Ce traité, que nous déposons sur le bureau, et qu'il serait trop long de reproduire en entier, peut s'analyser ainsi qu'il suit :

Il impose au concessionnaire l'obligation d'exécuter, à ses frais, risques et périls, un ensemble d'avenues aboutissant, soit au Prado, soit au rivage de la mer, ainsi qu'une promenade sur la plage de Montredon. De plus, le concessionnaire se charge de continuer, sur une longueur de 2,569 mètres, la promenade du bord de mer, dite chemin de la Corniche.

Ces divers travaux sont évalués à forfait à 990,000 fr. et la ville s'oblige à y contribuer pour 590,000 fr. Toutefois, ces 590,000 fr. doivent eux-mêmes être avancés par le concessionnaire du dock, sauf à les compenser, ainsi que les intérêts composés, avec les premières annuités de la redevance de 50,000 fr. stipulée dans le traité de cession du dock. — Quant aux 400,000 fr. nécessaires pour compléter le forfait de 990,000 fr., la Compagnie les prend à sa charge.

Ainsi, les avantages faits à la ville par la Compagnie concessionnaire des docks peuvent se résumer ainsi :

Redevance annuelle de 50,000 fr. à partir de la mise en exploitation, portée à 100,000 fr. à partir de la trente et unième année.

Echange du château Borely et d'une partie de ses dépendances contre le jardin botanique. — Toutes les personnes qui connaissent les localités peuvent apprécier l'avantage, pour la ville, d'une combinaison qui l'a dotée, au prix de 300,000 fr., d'une magnifique résidence entourée de terrains extrêmement précieux.

Concours de la Compagnie à un ensemble de travaux dont la dépense, évaluée d'abord à 990,000 fr., sera probablement dépassée, et auxquels la ville ne contribue que jusqu'à concurrence de 590,000 fr., mais sans déboursé effectif et au moyen d'une compensation avec des annuités d'une échéance encore très-éloignée.

Bien qu'il soit assez difficile d'évaluer en somme d'argent les avantages stipulés par la ville dans son traité avec le concessionnaire du dock, nous croyons ne rien exagérer, et nous sommes probablement en dessous de la vérité, en les évaluant à 1,200,000 fr.

Au moment où le concessionnaire prenait à l'égard de la ville les engagements que nous venons de rappeler, il en avait préparé l'exécution par des négociations suivies avec M. le comte de Panisse, propriétaire du château Borely. Il traitait également avec les propriétaires de quelques autres parcelles de moindre importance, situées entre le domaine Borely et la promenade du Prado, que devaient traverser les avenues destinées à les relier l'une à l'autre.

Aujourd'hui, la partie la plus importante des engagements contractés envers la ville se trouve remplie : La ville a été mise en possession du château Borely et des terrains accessoires qu'elle s'était réservés.

Quant au surplus du domaine Borely, la Compagnie des docks en est devenue acquéreur, au prix de 1,000,000 fr., et ce prix a été intégralement payé à M. de Panisse qui se trouva ainsi complétement désintéressé.

Les avenues ont été tracées sur les terrains devenus la propriété de la Société des docks, et une partie des travaux est exécutée.

Le pont d'Endoume, qui doit relier la partie déjà exécutée du chemin de la Corniche à celle dont l'exécution nous est confiée, est à peu près terminé, et la construction de ce chemin pourra être poursuivie à mesure que les terrains seront livrés par la ville.

Il en sera de même de la promenade de la plage de Montredon, dès qu'une difficulté soulevée par le génie militaire aura été aplanie.

Nous pouvons donc, avant d'aller plus loin, jeter un coup d'œil sur l'opération du château Borely et sur ses résultats financiers, considérés isolement et abstraction faite de la concession du dock proprement dite.

Les surfaces acquises de M. le comte de Panisse et de divers propriétaires, s'élèvent, dans leur ensemble, à.....	57 h.	63 a.	24 c.
Il faut déduire :			
1° Terrains cédés à la ville de Marseille (château, terrains adjacents et avenues).....	20	05	87
2° Terrains à abandonner par la Compagnie pour les avenues de morcellement (évaluation approximative faite d'après les projets actuels et sauf les modifications dont ces projets sont susceptibles), environ ci.....	1	37	37
Les terrains disponibles présentent donc une superficie totale de	36 hectares.		

Tel est l'actif de l'opération.

Voici le passif :

1° Prix du domaine de Borely, toute déduction faite de la valeur du jardin botanique échangé directement entre la ville et M. de Panisse,	1,000.000	»
2° Acquisitions diverses,	450,000	»
3° Frais d'actes, enregistrement, formalités,	143,481	42
4° Indemnités diverses, courtages et frais divers,	63,436	21
Ensemble,	1,656,917	63
Si nous ajoutons à ces dépenses :		
5° L'exécution des voies publiques à ouvrir pour le lotissement des terrains et leur mise en valeur,	303,000	»
6° Le forfait résultant du traité des travaux,	990,000	»
7° Les intérêts des sommes engagées dans l'opération jusqu'à sa liquidation, et somme à valoir,	288,082	37
Nous trouvons que les dépenses s'élèveront à environ	3,200,000	»

Dans ces données, les 36 hectares de terrain dont la Compagnie peut disposer, correspondant à une dépense de 3,200,000 fr., leur prix de revient est d'un peu moins de 9 fr. par mètre.

Mais il faut noter, en premier lieu, que la dépense de 3,200,000 fr. comprend les 590,000 fr. formant la part contributive de la ville dans le traité des travaux, et qui doivent se compenser, en principal et intérêts, avec la redevance annuelle de 50,000 fr. stipulée dans le traité de concession du dock. — Dès lors, cet article ne peut être mis au compte de l'opération du château Borely sans dégrever d'autant le compte de la concession du dock de la Joliette ;

En second lieu, que la différence entre ces 590,000 f. et la somme à dépenser pour l'exécution du traité à

Digitized by Google

forfait, constitue une subvention effective payée à la ville en retour de la concession du dock de la Joliette ;

En troisième lieu, que l'échange du jardin botanique contre le château Borely et ses dépendances représente, à raison de la différence de valeur des immeubles échangés, une seconde subvention également à la charge du concessionnaire ;

En quatrième lieu, enfin, que les terrains abandonnés à la ville pour l'établissement des avenues ouvertes sur les propriétés de la Compagnie constituent également une subvention supplémentaire.

Les calculs auxquels peut donner lieu l'affaire du château Borely, et l'appréciation de ses résultats financiers, ne doivent pas être dégagés de ces circonstances, et nous les relevons ici afin de bien établir que l'opération dont il s'agit n'a pas eu pour objet une spéculation sur la valeur des terrains; elle a eu pour but de donner satisfaction à un intérêt municipal ; elle est la base et le point de départ de la concession du dock.

Toujours est-il que si les 36 hectares dont la Compagnie a la disposition peuvent se réaliser à un prix moyen de 9 fr. par mètre, la Compagnie couvrira non-seulement les diverses subventions en terrains et travaux alloués à la ville, mais encore elle dégrèvera l'exploitation du dock, pendant une période de dix-neuf années, de la redevance stipulée par la convention du 14 octobre 1856. — Si on tient compte : 1° de la situation exceptionnelle de ces terrains, 2° de l'influence que ne peuvent manquer d'exercer sur leur valeur les embellissements projetés par la ville, et l'exécution des boulevards et des voies nouvelles que la Compagnie doit exécuter elle-même pour favoriser le lotissement des surfaces qui lui appartiennent; 3° du progrès si rapide du prix des propriétés dans cette partie du territoire de Marseille, on reconnaîtra que le prix de 9 fr. le mètre n'a rien d'exagéré; si les circonstances s'y prêtent, ce prix sera aisément atteint et même dépassé.

L'affaire du domaine Borely et le traité des travaux ont, dans notre entreprise, un caractère pour ainsi dire épisodique qui nous a déterminés à en faire l'objet d'une étude spéciale.

Revenons maintenant à l'objet principal de ce rapport, savoir : le dock proprement dit, et ses annexes naturelles.

DOCK DE LA JOLIETTE.

Surfaces comprises dans le périmètre de la concession.

La concession primitive comprenait seulement les trois parcelles indiquées sur le plan ci-annexé par une teinte rose vif, savoir :

La première, située sur la traverse nord du bassin de la Joliette (actuellement affectée au service des bateaux à vapeur), d'une contenance de 12,133 mètres carrés.

La seconde, enveloppant le bassin du Lazaret, d'une contenance de 99,365 mètres carrés.

La troisième, établie sur la jetée du large, d'une contenance de 5,742 mètres carrés.

Ces parcelles entourent le bassin du Lazaret, dont la superficie est de 7 hectares 50 ares, et présentent une contenance totale de 117,240 mètres carrés.

L'administration ne tarda pas à reconnaître que ces premières dispositions étaient insuffisantes. Dans un voyage que fit M. le ministre des travaux publics sur les lieux, il reconnut qu'il était indispensable de doubler, à très-peu près, le périmètre du futur établissement. Il importait en effet au plus haut point de prendre, dès l'origine, et avant que les surfaces limitrophes eussent reçu d'autres emplois, des mesures qui permissent de développer à la fois les bassins et les entrepôts des docks, de manière à suffire à tous les progrès de l'avenir.

Les adjonctions à la concession primitive, arrêtées par le gouvernement pour satisfaire à ce programme, sont les suivantes :

1° Une parcelle, sur le quai de rive du bassin d'Arenc, de 17,457 mètres carrés de superficie;

2° La jetée qui sépare le bassin d'Arenc du port Napoléon, d'une contenance de 41,767 mètres carrés.

Ensemble, 59,224 mètres carrés.

Ces nouvelles parcelles entourent le bassin dit d'Arenc, dont la superficie est de 7 hectares 00 ares. Elles sont désignées sur le plan par une teinte rose pâle.

Si nous ajoutons à la contenance des parcelles comprises dans la première concession, qui, par suite de modifications insignifiantes, a été portée de 117,240 à 117,679 m. c.

La contenance des deux parcelles de la concession modifiée, 59,224 m. c.

Nous trouvons un ensemble de 176,903 m. c.

La superficie des deux bassins réunis du Lazaret et d'Arenc est de 15 hectares 50 ares.

Enfin la longueur des quais est de 2,770 mètres.

Les additions à la concession primitive, bien qu'adoptées en principe, ont rendu nécessaire le remaniement du cahier des charges de 1856. Le cahier des charges révisé est actuellement soumis à l'approbation du gouvernement, et nous vous demanderons les pouvoirs nécessaires pour consentir les modifications qui en résultent.

Les dispositions que nous venons d'indiquer sommairement, et qui figurent sur le plan qui vous a été distribué, ont d'ailleurs un caractère très-provisoire, et elles seront probablement modifiées par suite des études qui se poursuivent en ce moment.

Surfaces acquises en dehors du périmètre de la concession.

Indépendamment des agrandissements dont nous venons de vous entretenir, et dont l'initiative appartient surtout au gouvernement, les prévisions des concessionnaires se sont portées sur les terrains les plus rapprochés des parcelles concédées. Tôt ou tard, ces terrains pouvaient devenir nécessaires à l'extension du dock. Il y avait surtout un grand intérêt pour la Compagnie à s'assurer les terrains qui touchent à la gare maritime et qui, indépendamment de leur admirable situation pour un entrepôt de commerce, présentaient le très-grand avantage d'être immédiatement ou prochainement disponibles. Ne perdons pas de vue, en effet, que la mise en état des surfaces concédées est subordonnée aux progrès de la jetée du large qui s'exécute par les soins et aux frais de l'État, et qu'un long délai pourra s'écouler dès lors avant qu'il soit possible d'entreprendre des constructions dans le périmètre de la concession proprement dite. Cet état de choses était une des difficultés principales de l'entreprise, et il était du plus haut intérêt de trouver un moyen plus immédiat d'utiliser la concession.

L'impatience du commerce, les encouragements de l'administration étaient d'accord avec les intérêts de la Compagnie pour pousser les concessionnaires dans cette voie; aussi ne s'éleva-t-il aucun doute dans leur esprit sur la convenance, disons plus, sur la nécessité de construire un établissement pouvant suppléer l'entrepôt définitif, tant que celui-ci ne serait pas en mesure de fonctionner, et destiné à devenir plus tard un appendice très-important de l'entrepôt principal.

Par une coïncidence extrêmement heureuse, la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée préparait au même moment le remaniement de sa gare maritime, et il était facile, en s'assurant les parcelles voisines appartenant à la Société des ports de Marseille, de trouver une combinaison qui donnât pleine satisfaction à la Société des ports elle-même, au chemin de fer et au dock.

Vous avez sous les yeux la nouvelle délimitation qui a été la conséquence des dispositions concertées entre les trois compagnies intéressées.

Le lot de la Compagnie des docks se compose des parcelles parallèles à la fois à la gare maritime et à l'établissement du dock définitif, et qui se prêtent ainsi de la manière la plus heureuse à une bonne exploitation.

Les terrains cédés par la Société des ports de Marseille, dont l'acquisition devra être régularisée par nos soins, ont été traités sur le pied de 100 francs le mètre carré, soit, pour 3,300 mètres, 3,300,000 francs. En vue de cette acquisition, la Société des ports a été admise à souscrire 6,600 actions de la Société des docks, c'est-à-dire pour une somme égale à la valeur des terrains. En d'autres termes, ces terrains constituent une sorte d'apport social, et, si des difficultés de forme ne s'y étaient pas opposées, ils auraient en effet figuré à titre d'apport dans la constitution de notre Société.

ACQUISITION CONDITIONNELLE.

Les prévisions des concessionnaires ne se sont pas bornées à l'opération que nous venons de vous exposer, et dont l'importance et l'utilité ne vous échapperont pas. Quelle que soit l'étendue des terrains qui nous sont assurés, soit par la concession elle-même, soit par la combinaison dont nous venons de vous entretenir, il fallait prévoir le cas où des agrandissements ultérieurs deviendraient nécessaires, si ce n'était pour les besoins du magasinage et de l'entrepôt proprement dit, du moins pour les établissements maritimes qu'il conviendrait d'annexer à l'entreprise principale.

Dans ce but, les concessionnaires ont, dès le 14 avril 1857, traité avec la Société des ports de Marseille de l'acquisition conditionnelle d'un second lot de terrains, également en façade sur les quais projetés et désignés sur le plan par une teinte verte. La Compagnie pourra, suivant ses convenances, acquérir tout ou partie de ce lot.

Le prix stipulé est de 130 fr. le mètre, payable en obligations 3 0/0, délivrées au pair, semblables aux titres de même nature émis par les compagnies de chemins de fer.

Le délai pour la ratification de cet achat, fixé à deux années par le traité, expirait le 12 avril dernier; mais il a été d'un commun accord prorogé de six mois.

En résumé donc, si nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur les surfaces dont la Compagnie se trouvera en possession, nous trouvons que les parcelles concédées présentent une superficie de 176,903 m. c.

Et les parcelles acquises une superficie de 27,370

Total des surfaces, 204,273 m. c.

Soit, plus de 20 hectares ; et ce, non compris les terrains de la Société des ports, dont l'acquisition est purement facultative.

CONSTRUCTION DU DOCK.

Les surfaces dont nous pouvons disposer étant ainsi déterminées quelle doit être leur destination ?

Rappelons d'abord les conditions que nous impose à cet égard le cahier des charges :

Le dock, après son plein achèvement, devra être assez vaste pour contenir 150,000 tonnes de marchandises.

Il sera d'ailleurs divisé en deux entrepôts.

Le premier servira d'entrepôt de douane, et sera affecté aux marchandises placées par la législation sous le régime de l'entrepôt réel et de l'entrepôt fictif.

Le second servira d'entrepôt commercial affecté aux marchandises qui ont payé les droits de douane ou qui en sont affranchies.

Chacun des deux entrepôts sera constitué en magasin général.

En cas de guerre ou d'embargo, les marchandises déposées dans le dock seront considérées comme appartenant à des sujets neutres.

Le concessionnaire est autorisé à restreindre provisoirement la construction des magasins dans la proportion d'une contenance de 75,000 tonnes de marchandises (moitié de la contenance assignée à l'établissement définitif), sans toutefois que la contenance de la partie du dock *restreint* affecté à l'entrepôt réel puisse être inférieure à 50,000 tonnes.

Les travaux nécessaires pour la constitution du sol concédé et pour la mise à profondeur de certaines parties des bassins sont à la charge de la Compagnie.

Indépendamment de l'entrepôt principal, la Compagnie doit établir des magasins accessoires sous hangars, ainsi que les machines, engins et voies de fer nécessaires à l'exploitation.

Digitized by Google

Tel est, dans sa généralité la plus sommaire, l'ensemble des constructions et des ouvrages mis à la charge de la Compagnie par le cahier des charges.

Quel doit être le programme à suivre dans l'exécution de ces travaux ?

De toutes les questions à résoudre, c'est assurément la plus sérieuse et la plus importante.

Il existe, nous avons déjà eu occasion de le rappeler, entre les surfaces comprises dans la concession proprement dite et celles qui constituent le domaine propre de la Compagnie, une différence capitale. Pour les terrains de la concession, le sol est à constituer entièrement, au moyen de travaux considérables, et subordonnés eux-mêmes à l'état d'avancement de la grande jetée du large exécutée par l'Etat. Il n'y a d'exceptions à cet égard que pour la traverse de la Joliette, occupée, vous le savez, par les services des bateaux à vapeur, et qui ne doit pas être détournée de cette destination.

Ajoutons que les dispositions générales des bassins et des quais sont loin d'être définitives, et que les études plus complètes et plus détaillées qui se font en ce moment amèneront probablement des remaniements considérables.

La situation est toute différente pour les surfaces extérieures à la concession proprement dite, et qui constituent le domaine de la Compagnie. La moitié à peu près de ces terrains s'est trouvée disponible dès l'origine, et pouvait dès lors être immédiatement utilisée. Aussi est ce sur ce point que devaient se porter les premiers travaux, et la gérance de la Société provisoire a pris à cet égard des dispositions qu'il nous suffira de poursuivre et de compléter. Voici en quoi consistent ces dispositions :

Il sera établi sur les parcelles (teintées sur le plan en bleu foncé) un premier entrepôt, destiné d'abord à l'entrepôt réel, et qui sera plus tard utilisé comme entrepôt libre lorsque l'entrepôt de douane sera ultérieurement transféré sur les terrains de la concession.

D'après les plans qui nous ont été soumis, l'établissement se composera de trois bâtiments principaux, savoir :

1° Le bâtiment principal, constituant l'entrepôt proprement dit, occupera une superficie de 14,671 mètres carrés. Il se composera d'un rez-de-chaussée avec caves, et sera monté de six étages. Il se divise en quatre corps principaux, indépendants quoique contigus, et établis sur un type uniforme. Chacun de ces corps de bâtiment a son escalier indépendant et une cour couverte pour le service des camions ; il comporte à chaque étage cinq magasins fermés et deux salles pour l'échantillonnage et la mise en vente ; et, au rez-de-chaussée, dont le sol est placé à 1 mètre au-dessus des rails de la gare maritime, quatre magasins fermés; plus, un grand vestibule, destiné à la visite et au conditionnement des marchandises, s'ouvrant, d'un côté, sur la cour charretière, et de l'autre, sur une plate forme en saillie sur la gare maritime.

Dans son ensemble, l'édifice contiendra 65,000 mètres carrés de magasins fermés, et 14,000 mètres carrés de caves. Il sera desservi par huit élévateurs hydrauliques fonctionnant par l'eau comprimée, et au moyen desquels l'élévation des marchandises, du vestibule aux étages supérieurs, s'opérera rapidement et économiquement. Trente-deux descenderies extérieures, consistant en des plate-formes mobiles manœuvrés à l'aide d'un frein et d'un contre-poids, desserviront la sortie des marchandises.

2° Au midi du bâtiment principal, et sur une parcelle de 1,036 mètres carrés, sera établi le bâtiment destiné à l'administration centrale ; il contiendra les bureaux, le logement du représentant de la Compagnie, qui, aux termes du cahier des charges, doit résider dans l'établissement, les bureaux de la douane, le logement et les bureaux du commissaire administratif.

3° Au nord, et à la suite de l'entrepôt, sur une superficie de 644 mètres carrés, sera établie la machinerie centrale, qui comprendra les appareils à vapeur et à eau comprimée destinés à mettre en mouvement les divers engins d'exploitation.

Ainsi que vous le reconnaîtrez sans doute comme nous, c'est sur la prompte réalisation de ces projets que doivent se concentrer nos premiers efforts. Déjà les fondations du bâtiment principal et celles du bâtiment d'administration sont terminées, et, à raison de la nature du sol, c'est une première difficulté heureusement traversée. Si, comme cela serait possible, ces constructions étaient achevées avant la fin de 1860, nous pourrions, dès cette époque, donner satisfaction aux désirs de l'administration des douanes, répondre à l'impatience du commerce, et commencer une exploitation fructueuse.

Une contenance de 75,000 tonnes de marchandises représente, à raison d'un séjour moyen de trois mois, un mouvement annuel de deux à trois cent mille tonnes de marchandises; la condition du cahier des charges, qui autorise la Compagnie à débuter par un entrepôt de 75,000 tonnes, se trouverait ainsi remplie, et cette première satisfaction donnée aux besoins du commerce nous laisserait le choix du moment et des circonstances pour l'exécution, sur les terrains de la concession, de l'entrepôt définitif.

Il serait prématuré de nous occuper dès ce moment de la destinat on définitive des surfaces comprises dans le périmètre de la concession, et des constructions à y établir.

Nous ne pourrions à cet égard produire que des avant-projets, subordonnés eux-mêmes aux plans définitifs et aux résultats des études auxquelles on se livre en ce moment. Déjà nous avons pu constater que le creusement des bassins n'exigerait qu'un faible déblai de rochers; de simples draguages pourront suffire sur un grand nombre de points, et il en résultera, nous l'espérons, une économie sensible sur les devis primitifs.

D'après les avant-projets des ingénieurs de la Compagnie, préparés, d'ailleurs, avec beaucoup de détails et de soins, l'aménagement complet des parcelles concédées, tel qu'il pourra être réalisé un jour, si les développements du commerce et les progrès de notre entreprise le comportent, se présente dans les conditions suivantes :

Les quais se développeraient sur une longueur de 3,000 mètres ;

L'établissement principal occuperait une superficie de 40,000 mètres carrés, et comprendrait à la fois l'entrepôt de douane et l'entrepôt libre ;

L'entrepôt de douane présenterait une surface de 85,000 mètres carrés de magasins fermés, et 12,000 mètres carrés de caves ;

L'entrepôt libre présenterait 72,000 mètres carrés de magasins fermés, et 12,000 mètres carrés de caves.

D'après ces données, et dans leurs plus grands développements, les deux entrepôts pourraient contenir 183,000 tonnes de marchandises, c'est-à-dire beaucoup plus que n'exige le cahier des charges.

Sur toute la partie des quais qui ne sera pas occupée par les magasins, on établirait des hangars pour la visite et le conditionnement des marchandises en transbordement. Ces hangars couvriraient une surface de 40,000 mètres carrés, et suffiraient à un mouvement quotidien de 2,000 à 3,000 tonnes.

Dans ces conditions, les deux entrepôts établis sur les terrains de la concession, ajoutés au premier entrepôt antérieurement construit sur les terrains domaniaux de la Compagnie, suffiraient aux plus larges prévisions ; nos établissements suivraient le niveau de tous les progrès du commerce de Marseille, et notre Compagnie se trouverait en situation de pourvoir à toutes les éventualités de l'avenir.

SERVICE DES BATEAUX A VAPEUR.

Parmi les parcelles comprises dans le périmètre de la concession, il en est une, la traverse située entre le bassin de la Joliette et le bassin du Lazaret, qui, étant déjà construite, a pu être utilisée par les concessionnaires, au moins en partie, dès 1858.

Depuis l'ouverture du port de la Joliette, cette traverse était affectée au service exclusif des bateaux à vapeur qui fréquentent le port de Marseille. Les Messageries impériales en occupaient et en occupent encore à peu près la moitié, et y ont établi des hangars et des magasins ; le surplus de la traverse était affecté au service des autres entreprises de bateaux à vapeur.

La gérance n'a rien changé à cette destination. Mais elle a traité avec les Compagnies de bateaux à vapeur de l'achat de leurs constructions, et s'est chargée, à partir du 1er janvier 1858, de leurs services d'embarquement et de débarquement.

Les Messageries impériales étaient demeurées en dehors de ces arrangements pour 1858, mais dans le courant de décembre dernier, des dispositions ont été concertées entre les deux Compagnies en vertu desquelles nous restons chargés pour l'avenir de cette partie de leurs attributions.

Toutefois les services de bateaux à vapeur ainsi concentrés sur la jetée de la Joliette y seraient fort à l'étroit ; avec l'autorisation et l'appui de l'administration des douanes, nous avons demandé la faculté de nous étendre sur le quai de rive du port de la Joliette. Nous pourrions y établir des hangars destinés à faciliter l'embarquement et le débarquement des personnes et des marchandises. Nous espérons que cette autorisation, dont le commerce et le public sont appelés à profiter au moins autant que nous-mêmes, ne tardera pas à nous être accordée.

Ce service fonctionnera à titre de *dock provisoire*, et sera ainsi la première application apparente et publique de la concession dont nous sommes investis.

BASSINS DE RADOUB.

Dans le but d'assurer à l'entreprise, dans ses conditions actuelles, des produits immédiats, la gérance a préparé une seconde opération ; les bassins de radoub sont une des pressantes nécessités du port de Marseille, et les statuts de la Compagnie contiennent une clause qui autorise l'annexion de ces bassins à notre entrepôt principal. Une demande en concession a été en même temps déposée, et nous nous proposons d'y appliquer le système Clark, qui fonctionne déjà en Angleterre et paraît appelé à remplacer les anciens procédés plus compliqués et plus coûteux.

Les bassins dont nous sollicitons la concession doivent s'établir autour du port Napoléon qui est lui-même encore en projet, et il est difficile de prévoir le moment où ils pourront commencer à fonctionner. Mais il en est autrement des bassins de radoub *provisoires* qui fonctionnent en ce moment dans le canal de communication situé entre l'ancien port et le port de la Joliette. Ces bassins provisoires sont exploités par une Société marseillaise soumise à la condition de renoncer à cette exploitation dès que les bassins définitifs seront en état de fonctionner. La Société marseillaise était en instance auprès du gouvernement pour en obtenir la concession des bassins définitifs, et la situation qui lui était faite par sa concession provisoire pouvait constituer à son profit, sinon un privilége, du moins un droit de préférence à cette concession. Il était du l'intérêt de cette Société, comme du nôtre, de se réunir son exploitation à celle de la Compagnie des docks, et de fusionner les deux affaires. La Société des bassins provisoires y trouvait l'occasion de consolider une situation avantageuse dans le présent, mais précaire dans l'avenir. De son côté, la Compagnie des docks s'assurait, pendant la période improductive des travaux, des revenus d'une certaine importance.

Ces considérations ont déterminé MM. les gérants à ouvrir, avec la Société des bassins de radoub, des négociations qui ont abouti au traité dont il va vous être donné lecture et que nous soumettons à votre ratification.

(Suit le texte du traité).

APERÇU GÉNÉRAL SUR LA MARCHE DES TRAVAUX ET SUR LA SITUATION DE L'ENTREPRISE PENDANT LEUR EXÉCUTION.

Tels sont, dans leur ensemble, les actes accomplis ou préparés par la gérance de la Société transitoire. Vous pouvez donc, dès ce moment, vous rendre compte des conditions générales sur lesquelles repose notre entreprise, et suivre du regard les développements successifs qu'elle est appelée à parcourir.

Comme pierre d'attente et élément de produit pendant la construction du premier entrepôt : exploitation des bassins de radoub provisoires et des divers services établis sur la traverse de la Joliette. En second lieu, utilisation, par voie de location, d'un certain nombre de parcelles déjà disponibles et de celles

Digitized by Google

qui nous seront successivement livrées. Déjà la traverse qui sépare le bassin du Lazaret du bassin d'Arenc est construite par nos soins, et pourra servir d'embarcadère des charbons destinés aux bateaux à vapeur.

Comme première étape à atteindre : construction et mise en exploitation d'un entrepôt établi sur les terrains domaniaux de la Compagnie, pouvant contenir 75,000 tonnes de marchandises et suffire à un mouvement annuel de 2 à 300,000 tonnes.

Dans le cours de la même période : liquidation de l'opération du domaine Borely.

Comme seconde étape, et à mesure que progresseront les travaux dont l'exécution est confiée à l'Etat : construction, sur les surfaces qui nous seront livrées, d'un premier, et plus tard d'un second entrepôt.

Ainsi, nos développements successifs se prêtent de la manière la plus heureuse aux circonstances favorables ou contraires que nous pouvons avoir à traverser. La marche de notre entreprise suit les mouvements de la prospérité de Marseille ; nous n'abordons de nouveaux travaux qu'après avoir assuré la rémunération des dépenses déjà faites, et nos capitaux ne s'engagent qu'à mesure et en proportion des nécessités commerciales. Ce sont là des éléments de succès et surtout de sécurité qui nous permettent d'envisager l'avenir avec confiance.

ORIGINE ET CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ.

Pour compléter ce compte rendu des actes de la gérance de la Société provisoire, il nous reste à vous entretenir des difficultés qui ont suspendu pendant plus de deux ans la constitution de la Société anonyme.

L'établissement d'un dock à Marseille, indépendamment des avantages généraux qu'il présente, avait un intérêt particulier pour les entreprises de transport qui desservent ce grand centre commercial. Les plus directement intéressés étaient évidemment, d'une part, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Marseille, d'autre part, les services maritimes des Messageries impériales ; il était donc naturel que ces deux Compagnies prissent l'initiative des dispositions propres à assurer l'exécution du dock. Elles ne voulurent point cependant donner à leurs efforts un caractère exclusif, et elles résolurent de provoquer le concours du chemin de fer de Paris à Lyon, qui n'était pas encore réuni à cette époque au réseau de la Méditerranée, ainsi que celui du chemin d'Orléans, alors co-propriétaire du chemin du Bourbonnais, et correspondant de la ligne de la Méditerranée sur le Centre et sur l'Ouest.

Une part considérable devait également être faite au commerce de Marseille, si directement intéressé au nouvel établissement, et dans lequel se trouvaient, nous nous plaisons à le constater ici, les premiers promoteurs de cette grande et utile entreprise.

L'importance relativement secondaire du capital à souscrire rendait inutile tout recours à la publicité, mais l'accès de la souscription fut ouvert à toutes les personnes qui manifestèrent le désir de donner à la nouvelle entreprise leur concours et leurs encouragements. Un coup d'œil jeté sur cette assemblée vous convaincra, Messieurs, que ce mode de souscription ne le cède à aucun autre.

Toutefois l'organisation de la Société présentait d'assez sérieuses difficultés ; vous savez à quelles lenteurs, à quelles complications la jurisprudence actuelle du conseil d'Etat soumet la constitution des sociétés anonymes. S'il s'était agi purement et simplement de la concession du dock proprement dit, peut-être serait-on arrivé assez aisément à la forme anonyme ; mais les engagements accessoires contractés envers la ville de Marseille, et les acquisitions de terrains nécessaires pour l'exécution de ces engagements, étaient de nature à compliquer beaucoup l'instruction administrative.

A un autre point de vue, nous avons, depuis l'origine, nourri la pensée, que vous n'abandonnerez certainement pas, de joindre à l'exploitation du dock un établissement accessoire de crédit destiné à faire des avances sur les marchandises déposées dans nos entrepôts. Le caractère complexe de la Société devait donc entraver et a entravé en effet l'approbation des statuts, qui ont dû être remaniés plusieurs fois à mesure que les difficultés administratives se sont produites.

Rien cependant n'aurait été plus préjudiciable aux intérêts de la Société que d'attendre dans l'inaction la sanction du conseil d'Etat.

Mais pour agir utilement, et mettre à profit autant qu'il était possible la période transitoire qu'il n'appartenait à personne d'abréger, il fallait donner un corps à la Société. C'est dans ce but qu'a été formée la Société préparatoire du 20 septembre 1856, à laquelle MM. Talabot, Simons, Béhic et Rey de Foresta ont seuls concouru, mais après s'être assuré et avoir reçu les pleins pouvoirs de MM. les souscripteurs.

Aujourd'hui la Société transitoire fait place à la Société anonyme, ses statuts ont été publiés et le texte vous en a été distribué.

Un point principal y attirera votre attention :

La faculté de faire des prêts sur marchandises et sur warrants y est réservée, mais non autorisée. Nous vous devons à cet égard quelques explications.

LOI DU 28 MAI 1858.

Au moment où se rédigeaient nos statuts, la législation de 1848 sur les magasins généraux et la négociation des warrants n'était pas encore réformée ; le règlement d'administration publique qui régit l'exécution de la nouvelle loi est promulgué depuis très-peu de temps ; le régime nouveau sort donc à peine de la période d'études et d'hésitations, et, sous ce rapport, il n'y a pas de temps de perdu pour nous.

Il ne suffira pas, il est vrai, que la nouvelle législation soit enfin sortie des délibérations des pouvoirs publics, il faut encore obtenir que le bénéfice nous en soit accordé. En d'autres termes, il est nécessaire que les statuts nous autorisent à faire des opérations de prêts sur dépôt de marchandises.

Nous ne devons pas vous dissimuler que cette autorisation a rencontré, surtout à l'origine, de sérieuses difficultés.

En premier lieu, on a élevé des objections de principe, et l'on s'est demandé s'il ne serait pas dangereux d'autoriser des entrepôts, fonctionnant comme magasins généraux, à faire des avances sur les marchandises déposées dans leurs propres magasins. On a paru craindre qu'il en résultât une sorte de monopole préjudiciable à la liberté des transactions.

Une enquête a été ouverte sur cette grave question. Les chambres de commerce consultées ont répondu dans des sens divergents ; mais la chambre de commerce de Marseille, la plus directement intéressée à la question qui nous concerne, s'est prononcée en faveur du système que nous avons défendu, et nous avons la confiance que ce système finira par prévaloir.

Toutefois, l'administration ne nous a pas laissé ignorer que l'autorisation de fonctionner comme établissement de crédit ne pourrait nous être accordée qu'à la condition d'affecter à cette nature d'opérations un capital spécial de garantie qui ne devrait pas être inférieur à cinq millions.

Dans cet état de choses, nous avions à choisir entre deux partis :

Ou bien, ouvrir immédiatement une souscription complémentaire destinée à accroître notre capital de cinq millions ;

Ou bien, attendre que les circonstances permissent de provoquer cet accroissement du capital social. nous nous sommes arrêtés à ce dernier parti, avec d'autant moins de regrets que nos établissements ne pouvant fonctionner à titre de magasins généraux qu'au moment de leur mise en activité comme entrepôts, nous avons devant nous un délai suffisant pour vider à la fois la question de principe et la question d'opportunité.

TITRES AU PORTEUR.

Nos statuts ont encore rencontré une difficulté d'une autre sorte. Le conseil d'Etat nous avait d'abord refusé la faculté de créer des titres au porteur, tant que nos actions ne seraient pas intégralement libérées ; c'était les frapper d'interdit, et rendre toute négociation à peu près impossible jusqu'au moment, encore bien éloigné, où l'achèvement des travaux autorisera les derniers appels. Beaucoup de persévérance et de grands efforts ont été nécessaires pour que le conseil d'Etat, dont les premières décisions avaient complétement repoussé cette partie de nos statuts, se départit en notre faveur de sa jurisprudence sur la matière. Nous y avons néanmoins réussi, et les statuts, tels qu'ils ont été définitivement approuvés, autorisent la délivrance de titres au porteur après versement des cinq premiers dixièmes.

Pour toutes les autres questions, les nouveaux statuts ne diffèrent en rien d'essentiel des formules habituelles, qui vous sont trop familières pour qu'il soit nécessaire d'y insister.

COMPTES DE LA SOCIÉTÉ TRANSITOIRE.

L'existence de la Société transitoire étant arrivée à son terme par la constitution de la Société anonyme, MM. les gérants de la Société transitoire ont fourni au conseil d'administration nouvellement constitué les comptes de leur gestion. Ces comptes ont été soumis à l'examen d'une commission choisie dans le sein du conseil, qui en a constaté la parfaite régularité. Nous venons, à notre tour, les soumettre à votre approbation.

1° *Frais généraux.*

Administration centrale, personnel,	17,126 »	
Frais de bureau de l'administration centrale,	4,922 35	
Personnel des travaux,	76,825 94	
Frais de bureau et frais divers des travaux,	13,188 76	
Frais de constitution de la Société provisoire,	5,500 »	
Frais d'enregistrement du traité de concession,	201,600 »	
Etudes et travaux préparatoires,	60,810 45	379,973 50

2° *Domaine de la Compagnie.*

Propriété de Paulsse,	1,000,000 »	
Autres propriétés,	450,000 »	
Intérêts servis aux vendeurs,	82,410 92	
Frais d'actes, formalités et courtages,	136,414 13	
Contributions et redevances,	6,173 36	
Indemnité pour cessation de bail et évaluation de fruits,	30,979 45	
Frais divers, surveillance,	23,253 40	1,749,231 26

3° *Travaux en exécution du traité avec la ville.*

Avenues dans les terrains de Montredon,	310,163 35	
Chemin de la Corniche,	111,842 69	422,006 04

4° *Constitution du sol concédé.*

Exécution de la traverse du Lazaret,		493,165 08

5° *Construction sur les terrains concédés.*

Indemnité aux Compagnies de bateaux à vapeur pour dépossession des bâtiments servant à leur exploitation,	50,000 »	
Aménagements pour le service des bateaux à vapeur,	45,790 62	95,790 62

6° *Construction sur les terrains domaniaux de la Compagnie.*

Fondation des bâtiments,	563,211 53

7° *Approvisionnements divers,* 6,829 12

Total des dépenses, au 28 février 1858,	3,710,207 15

La Société provisoire a pourvu aux dépenses dont nous vous avons présenté le détail, au moyen des ressources suivantes :

Digitized by Google

1° Versement de 100 fr. sur 40,000 actions,		4,000,000 »
2° Produit net du service des bateaux à vapeur,		80,445 12
3° Produits des placements de fonds,		39,587 07
4° Produits divers du domaine de la Compagnie,		43,208 05
Total,		4,172,240 24
Les dépenses soldées s'élevant à		3,710,207 15
La somme mise à notre disposition par MM. les gérants s'élève à		462,033 09
Non compris :		
Les retenues de garantie des entrepreneurs,	118,023 22	
Mandats divers non payés,	205,162 31	324,185 53
Total de l'encaisse,		786,218 62

Cette somme a été portée au crédit de la Société anonyme, et il ne reste plus qu'à donner à MM. les gérants de la Société transitoire décharge complète et quitus définitif de leur gestion.

Il y aura lieu toutefois de liquider les valeurs mobilières ou immobilières qui sont entrées dans l'actif de la Société transitoire ; nous concerterons avec MM. les gérants de cette Société les mesures qui seront jugées nécessaires pour assurer la régularité de cette liquidation, et nous vous demanderons les pouvoirs nécessaires à cet effet.

DEUXIÈME PARTIE.

ORGANISATION DE LA COMPAGNIE, CONSEIL D'ADMINISTRATION, PERSONNEL DES CHEFS DE SERVICE.

Nous venons de parcourir les phases diverses traversées par notre affaire depuis l'origine jusqu'au moment où elle a passé des mains de la gérance de la Société transitoire dans celles du conseil d'administration actuel.

Nous vous devons maintenant le compte rendu des premiers actes de notre gestion, encore si récente.

Notre premier soin a été de constituer les trois principaux services : Construction, travaux hydrauliques, exploitation.

Nous avons confié la direction des travaux de construction à M. Desplaces, ingénieur des ponts et chaussées, déjà attaché à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, et qui nous était recommandé par les grands et beaux travaux exécutés par lui sur la ligne d'Avignon à Marseille et de Marseille à Toulon. C'est M. Desplaces qui, sous la direction supérieure de M. P. Talabot, a conduit tous les ouvrages en cours d'exécution. Il s'est livré, soit en France, soit en Angleterre, sur les établissements qui pouvaient nous offrir d'utiles modèles, à de nombreuses études comparatives ; il est prêt pour la tâche difficile que nous lui confions.

Avec l'agrément de M. le ministre des travaux publics, nous nous proposons de confier la direction de nos ouvrages hydrauliques à M. Pascal, ingénieur en chef des ponts et chaussées, déjà chargé par le gouvernement des grands travaux maritimes qui s'exécutent à Marseille. Il existe entre les travaux de l'État et ceux de la Compagnie une connexité étroite ; aussi attachons-nous un très-grand prix à réunir les deux services sous la direction unique d'un ingénieur aussi distingué et en pleine possession de la confiance de l'administration.

Nous avons désigné pour diriger les divers services de notre exploitation, soit actuelle, soit future, M. Jacques Breitmayer, qui se recommandait à nous par une grande expérience commerciale et une pratique familière de toutes les transactions qui se rattachent à la circulation et au mouvement des marchandises.

Bien que nos magasins ne soient pas encore en mesure d'ouvrir leurs portes au commerce, nous n'avons pas cru devoir différer plus longtemps le choix d'un directeur d'exploitation. Il importe que les aménagements de nos entrepôts soient combinés et étudiés surtout au point de vue de la pratique commerciale ; il était convenable, dès lors, de confier à la personne qui doit gérer l'établissement le soin d'en surveiller l'organisation.

De plus, telle qu'elle est dès ce moment constituée, et même dans ses conditions actuelles, notre exploitation fonctionne sur une assez grande échelle. Le service d'embarquement et de débarquement établi sur la traverse de la Joliette a déjà une véritable importance, qu'un homme d'initiative réussira certainement à agrandir et à développer.

Le conseil d'administration s'est occupé en second lieu de sa propre organisation.

Il a choisi pour son président M. Dumon, président du conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, et pour ses vice-présidents MM. Frémy, gouverneur du Crédit foncier de France, et Jean-Baptiste Pastré, président de la chambre de commerce de Marseille.

M. Paulin Talabot reste chargé de la direction supérieure des travaux, et M. Rey de Foresta est délégué par le conseil pour la direction des divers services de l'administration centrale.

Le conseil se réunit au siége social, qui est à Paris, et y centralise l'action et l'autorité. Ceux de MM. les administrateurs qui résident à Marseille recevront des attributions déterminées, de manière à mettre à profit leur expérience spéciale, sans nuire à l'unité de pouvoir qui doit appartenir à tous les membres de l'administration réunis en un conseil unique.

Aux termes de l'article 45 des statuts, vous aurez à déterminer la valeur du jeton de présence. Nous vous proposons de le fixer à 20 francs, en limitant le crédit ouvert pour cet objet à 50,000 francs par an, pendant la construction, et à 75,000 francs après la mise en exploitation du premier entrepôt. Nous vous proposons également d'attribuer aux gérants de la Société provisoire, qui ont constitué notre entreprise et en ont assumé la responsabilité, la même indemnité de 50,000 francs par an pendant la durée de leur gestion.

L'organisation de nos bureaux est établie sur les bases de la plus stricte économie ; vous pouvez vous en convaincre par les comptes que vous avez sous les yeux, et qui embrassent une période de plusieurs années. Il ne sera rien changé à ces errements, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ayant bien voulu se charger, moyennant un prix d'abonnement, de nos services de la comptabilité, de la caisse et des titres.

L'économie et la bonne exécution ne sont pas le principal avantage de cette combinaison. Nous nous applaudissons surtout de cimenter ainsi l'union intime entre deux Compagnies dont les intérêts sont étroitement liés.

SITUATION FINANCIÈRE.

Vous avez pu reconnaître, dans tout le cours de cet exposé, que les prévisions des fondateurs ne s'étaient pas bornées à la stricte exécution des engagements contractés envers la ville de Marseille ; ces prévisions embrassent les éventualités les plus favorables de l'avenir, et se tiennent au niveau de tous les progrès assurés au commerce de Marseille. Toutefois, ainsi que nous vous l'avons déjà fait remarquer, les divers établissements dont se compose le dock : entrepôt de douane, entrepôt de commerce, entrepôts spéciaux, annexes, etc., etc., doivent s'exécuter successivement, en proportion des ressources réalisées et des nécessités commerciales dûment constatées.

Dans cet ordre d'idées la situation financière de l'entreprise se prête à un grand nombre d'hypothèses ; elle varie suivant les époques et eu égard aux diverses périodes à parcourir.

Dégageons d'abord de cette étude l'affaire des terrains de Montredon qui doit faire l'objet d'une liquidation spéciale.

Nous avons vu que l'achat de ces terrains, augmenté des travaux à exécuter en vertu du traité avec la ville, et en y comprenant les 500,000 francs à compenser avec la redevance du duck, a donné ou donnera lieu à un déboursé de 3,200,000 fr. environ.

Mais, d'autre part, ces terrains constituent un actif réalisable à une époque plus ou moins rapprochée ; et, suivant que les nécessités financières de l'entreprise seront ou non pressantes, nous pourrons suspendre ou hâter cette réalisation.

Les résultats définitifs de cette liquidation viendront raisonner dans le compte de premier établissement qui est en ce moment sous vos yeux, et la différence en moins, s'il en existe, constituera, de fait, la subvention payée par la Compagnie à la ville de Marseille.

En ce qui concerne les entrepôts et leurs annexes, nous avons expliqué plus haut que leur exécution embrassait plusieurs périodes.

La première, et la seule dont nous ayons à nous occuper en ce moment, nous conduit jusqu'à l'achèvement de l'entrepôt, que le cahier des charges qualifie de *restreint*, mais suffisant néanmoins pour contenir 75,000 tonnes de marchandises ; les dépenses nécessaires pour nous conduire jusqu'à l'achèvement de cet entrepôt peuvent s'évaluer ainsi qu'il suit :

1° Parcelles à acquérir de la Société des ports de Marseille, 3,300 mètres à 100 francs,	3,300,000 »
2° Aménagement de la traverse de la Joliette pour le service des bateaux à vapeur, indemnité de dépossession des Compagnies de navigation à vapeur, achat de leurs établissements et de leur matériel, etc.,	500,000 »
3° Entrepôt à construire sur les terrains domaniaux de la Compagnie, savoir :	
Bâtiment d'administration,	600,000 »
Bâtiment principal constituant l'entrepôt proprement dit,	6,500,000 »
Machinerie centrale,	600,000 »
Total,	7,700,000 »

Mettons également en ligne de compte :

4° Dépenses à faire pendant cette même période, pour préparer le sol des parcelles comprises dans le périmètre de la concession définitive, construire une certaine étendue de quais, y établir des hangars susceptibles d'être utilisés, etc., et, environ	2,500,000 »
5° Service éventuel des intérêts pendant cette période, en cas d'insuffisance des produits des exploitations partielles, et somme à valoir,	500,000 »
Ensemble,	11,500,000 »

Ainsi, 11,500,000 fr à réaliser dans un délai dont la durée dépendra à la fois de la marche des travaux et de la situation générale des affaires, mais qui, dans tous les cas, embrassera deux ou trois exercices.

Nous pouvons donc atteindre avec les seules ressources de notre capital social le terme de la première période, c'est-à-dire le moment où l'exploitation de l'entrepôt provisoire nous assurera des produits.

Plus tard, les nécessités financières s'agrandiront ; mais ici nos prévisions prendraient un caractère tout à fait conjectural, à raison de l'état encore incertain des études et des projets.

Il serait donc difficile, et il serait prématuré, de dresser dès ce moment le devis de l'établissement définitif.

La question des voies et moyens se posera également, mais elle se posera à son heure.

Ce qui importe surtout, et ce qu'il fallait constater, c'est que nos ressources actuelles et aisément réalisables suffisent à constituer l'entreprise sur des bases bien assises, et lui assurent, dans un avenir rapproché, les résultats d'une exploitation fructueuse.

Dans cet aperçu des nécessités financières immédiates, nous n'avons tenu compte, ni des 5,000 obligations 3 0/0 à délivrer à la Société des bassins de radoub provisoires (voir le traité), ni des engagements conditionnels contractés envers la Société des ports

Digitized by Google

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Compte général au 28 février 1859.

DÉPENSES.

1° *Frais généraux.*		
Administration centrale, personnel	17.126 »	
Frais de bureau de l'administration centrale	4.922 35	
Personnel des travaux	76.825 94	
Frais de bureaux et frais divers des travaux	13.188 76	
Frais de constitution de la société provisoire	3.500 »	
Frais d'enregistrement du traité de concession	201.600 »	
Etudes et travaux préparatoires	60.810 45	379.973 50
2° *Domaine de la Compagnie.*		
Propriété de Panisse	1.000.000 »	
Autres propriétés	450.000 »	
Intérêts servis aux vendeurs	89.410 92	
Frais d'actes, formalités et courtages	146.414 13	
Contributions et redevances	6.173 36	
Indemnité pour cessation de bail et évaluations de fruits	30.979 45	
Frais divers, surveillance	26.253 40	1.749.231 26
3° *Travaux en exécution du traité avec la ville.*		
Avenues dans les terrains de Montredon	310.163 35	
Chemin de la Corniche	111.842 69	422.006 04
4° *Constitution du sol concédé.*		
Exécution de la traverse du Lazaret		493.165 08
5° *Constructions sur les terrains concédés.*		
Indemnités aux Compagnies de bateaux à vapeur pour dépossession des bâtiments servant à leur exploitation	50.000 »	
Aménagements pour le service des bateaux à vapeur	45.790 62	95.790 62
6° *Constructions sur les terrains domaniaux de la Compagnie.*		
Fondations du bâtiment, des bureaux et du magasin de la parcelle E		563.211 53
7° *Approvisionnements divers*		6.829 12
		3.710.207 15

RESSOURCES.

Les ressources se décomposent ainsi :

1° Versement de 100 francs sur 40,000 actions	4.000.000 »	
2° Produit net du service des bateaux à vapeur	89.445 12	
3° Produits des placements de fonds	39.587 07	
4° Produits divers du domaine de la Compagnie	43.208 05	
Total	4.172.240 24	
Les dépenses s'élevant à	3.710.207 15	
Reste disponible	462.033 09	462.033 09
A quoi il faut ajouter :		
Les retenues de garantie des entrepreneurs	118.023 22	
Mandats non payés	206.162 31	324.185 53
Total des ressources au 28 février 1859		786.218 62

Digitized by Google

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Compte de premier établissement au 28 février 1859.

ACTIF.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Frais généraux.		
Frais d'enregistrement du traité de concession	201.600 »	
Frais généraux de la Société	117.563 05	
Etudes et travaux préparatoires	60.810 45	379.973 50
Acquisitions et travaux.		
Terrains de Montredon (domaine Borely et autres)	1.769.231 26	
Boulevards et avenues à ouvrir dans les terrains de Montredon	310.163 35	
Chemin de la Corniche	111.852 69	
Constitution du sol concédé	493.165 08	
Constructions sur les terrains concédés	95.790 62	
Constructions sur les terrains domaniaux de la Compagnie	563.211 53	
Approvisionnements divers	6.829 12	3.330.233 65
		3.710.207 15
Service des intérêts.		
Intérêts sur le premier versement de 100 francs effectué sur les actions		311.302 50
Débiteurs divers.		
Compagnie de Lyon à la Méditerranée (compte courant)	777.578 46	
Mandats de recettes à encaisser	8.450 14	
Caisse d'avances	200 »	786.218 62
		4.807.728 27

PASSIF.

Fonds social.		
40,000 actions de 500 francs, sur lesquels il a été versé 100 francs		4.000.000 »
Recettes diverses.		
Produit des placements de fonds	39.587 07	
Recettes du service des bateaux à vapeur	80.445 12	
Produits des terrains achetés	43.208 05	172.240 24
Créditeurs divers.		
Compte de retenue aux entrepreneurs	118.023 22	
Mandats créés et non payés	206.162 31	324.185 53
Service des intérêts.		
Intérêts à payer aux actionnaires		311.302 50
		4.807.728 27

Nous nous proposons, en même temps, d'ouvrir avec le Crédit foncier de France une négociation d'emprunt, avec affectation hypothécaire sur les terrains acquis et à acquérir. Cette opération nous permettrait de donner une plus grande impulsion aux travaux sans précipiter les appels de fonds. Nous de Marseille, et qui pourraient également donner lieu à une émission d'obligations. Ici les voies et moyens résultent de la nature même de l'engagement, et n'entraînent aucun prélèvement sur le capital social proprement dit. Loin de nous préoccuper de ces émissions, nous leur trouvons au contraire cet avantage d'habituer le public à nos valeurs de crédit, et, par là, de faciliter un emprunt ultérieur, s'il devenait nécessaire d'y recourir en temps opportun.

Par des motifs analogues, nous n'avons pas fait entrer en ligne de compte les ressources à créer pour constituer une caisse d'avance sur marchandises ou warrants, non plus que les dépenses d'établissement des bassins de radoub définitifs. Nous avons eu l'occasion de rappeler plus haut qu'il devrait être pourvu à ces dépenses par des créations spéciales d'actions, et les statuts contiennent des réserves expresses à cet égard.

Il est bien entendu que ces accroissements de capital ne peuvent avoir lieu que dans un moment de prospérité financière, et en tant que l'avantage résultant de ces deux opérations apparaîtra à tous les regards.

Nous pouvons donc, en toute liberté d'esprit, concentrer notre attention et porter nos efforts sur les développements des deux établissements déjà exploités, et sur le prompt achèvement de l'entrepôt en cours de construction. Ainsi que nous l'avons déjà rappelé, les fondations de cet entrepôt sont terminées; si les ressources financières ne nous font pas défaut, il pourrait, dès 1861, être exploité sur une grande échelle.

Par une circonstance qui se rencontre bien rarement, la période de la construction, qui, dans les entreprises de grands travaux publics, est presque toujours improductive, ne grèvera probablement notre compte de premier établissement d'aucune charge d'intérêts. En effet, les dispositions prises pour le service des bateaux à vapeur, le traité avec la Société des bassins de radoub, et la location des parcelles disponibles, nous assurent, dès ce moment, des produits d'une certaine importance, et suffisants dans tous les cas pour couvrir, indépendamment du service des obligations et des frais généraux, une partie notable des intérêts à servir aux actions. Ainsi, et à la condition toutefois de pousser rapidement l'exécution du premier entrepôt, l'article des intérêts n'a dû figurer au compte d'établissement, n'y entrera que pour une somme insignifiante.

Ainsi que vous le pressentez, Messieurs, il nous serait impossible de donner aux travaux l'impulsion dont nous venons de constater la nécessité, si vous ne mettiez pas à notre disposition les ressources qui nous sont indispensables.

Conformément aux précédents de la plupart des compagnies, nous vous proposons de délivrer des titres nominatifs, libérés de 450 fr., ce qui implique un versement complémentaire de 50 fr.

De plus, la législation actuelle rendant très-difficile et très-onéreuse la négociation des titres nominatifs, il est d'un grand intérêt d'arriver promptement à la délivrance des titres au porteur. Vous savez que ces titres ne peuvent être délivrés qu'autant qu'il a été versé 250 fr. sur les actions; nous ne pourrons éviter dès lors un second appel de 100 fr. Pour entourer cette mesure de tous les tempéraments que comportent les circonstances, notre intention est de faire cet appel au 1er juillet prochain, mais avec faculté de différer le versement jusqu'au 1er janvier 1860, sauf à tenir compte des intérêts à 5 0/0.

De cette manière, et à partir du 1er juillet, les titres au porteur pourront être mis à la disposition de ceux de MM. les actionnaires qui en feront la demande. Les personnes qui désireront conserver la forme nominative pourront différer jusqu'au 1er janvier le versement de 100 fr.

A moins d'obstacles imprévus, nous suivrons cette marche, qui nous paraît commandée par la situation, en nous réservant de prolonger les délais de versement dans le cas où les circonstances l'exigeraient.

Digitized by Google

vous demanderons tout à l'heure des pouvoirs à cet effet.

Le règlement des intérêts dus à MM. les actionnaires, sur le premier versement de 100 fr. déjà effectué, s'opérera à la même époque du 1er juillet prochain; ces intérêts seront comptés à partir du jour du versement effectif, et compensés, jusqu'à due concurrence, avec les versements appelés.

VUES GÉNÉRALES SUR L'AVENIR DE L'ENTREPRISE ET SUR SES PRODUITS PROBABLES.

Après vous avoir si longtemps entretenu des charges et des dépenses de l'entreprise, il semble que le moment serait venu de vous faire connaître les résultats que nous nous en promettons. Mais ici notre embarras est grand, et nous hésitons à aborder des appréciations basées sur des calculs auxquels il ne nous serait pas possible de donner un caractère suffisant de certitude.

Nous ne pourrions, sans tomber dans les lieux communs, détailler ici les éléments si nombreux et si variés sur lesquels repose la prospérité actuelle et future de Marseille. Depuis trente ans, le mouvement ascensionnel de ce grand port ne s'est pas un moment ralenti. Les époques de crise elles-mêmes lui apportent des compensations, et son admirable situation ne répond pas moins aux nécessités de la guerre qu'aux développements les plus inespérés du commerce international.

Dans quelle mesure le dock est-il appelé à développer ces éléments de prospérité? — Dans quelle mesure doit-il en profiter? — Nous n'essayerons pas, et personne assurément ne pourrait se flatter de répondre à une question ainsi posée. Qu'il nous suffise de dire que, dans notre conviction, la principale préoccupation, peut-être la principale difficulté de la Compagnie devra être de maintenir ses établissements au niveau des besoins commerciaux.

Nous ne chercherons pas non plus à emprunter à l'Angleterre des points de comparaison, suivant nous incomplets ou trompeurs. — Il existe entre les docks anciens ou récents de l'Angleterre, et celui que nous nous proposons de fonder à Marseille, à côté de certaines analogies, des dissemblances profondes : situation, clientèle, attributions, tarifs, importance du capital engagé, procédés d'exploitation, habitudes commerciales, voies de circulation aboutissantes, tout diffère; — dès lors, comment établir des rapprochements, et en faire la base de nos calculs?

Mais ne pouvons-nous puiser, dans un autre ordre de faits, la justification des espérances qui nous ont déterminés à aborder cette grande entreprise?

Si nous jetons un rapide regard sur la situation actuelle du port de Marseille, qu'y voyons-nous?

D'un côté, l'ancien bassin du port, si merveilleusement abrité, mais impropre à recevoir les navires d'un certain tonnage, et dont il a fallu éloigner toute notre flotte à vapeur; — exploité d'ailleurs dans les conditions et par les procédés les plus arriérés et les plus coûteux; — entouré d'entrepôts disséminés, sans raccordement entre eux, dépourvus d'organisation, soumis à de perpétuelles variations de prix, desservis par un camionnage ruineux; — partout, en un mot, les difficultés, les lenteurs, les sources de frais multipliés comme à plaisir, à tous les pas, et sous toutes les formes.

Au contraire, dans les nouveaux quartiers de la Joliette et du Lazaret, que trouvons-nous?

Le bassin de la Joliette qui, à peine exécuté, a déjà rendu et rend encore en ce moment de si grands services; — où s'abrite toute notre navigation à vapeur, et qui reçoit les clippers du plus grand tonnage; — mais déjà lui-même encombré et insuffisant.

A la suite du bassin de la Joliette, une série de nouveaux bassins, encore en projet, mais destinés à former le plus bel ensemble d'établissements maritimes qui se puisse concevoir.

En arrière de ces bassins, et dans leur voisinage immédiat, d'immenses surfaces de terrains entièrement libres, dont une grande partie est déjà nivelée ou conquise sur la mer, et qui peut recevoir, dès ce moment, les constructions que doit attirer sur ce point la création des nouveaux ports.

C'est sur la partie la plus heureusement placée de ces terrains que va s'élever votre premier entrepôt, en attendant le moment d'en construire de nouveaux sur les terrains de la concession elle-même. — Vos magasins s'établissent parallèlement à la gare maritime, et lui sont, pour ainsi dire, juxtaposés; ils ne sont séparés des bassins et des quais que par une voie publique, bientôt desservie par des rails. La marchandise s'y trouvera donc à égale portée du navire et du wagon. — Embarquement, débarquement, manutention, magasinage, livraison, camionnage, etc., etc., tout s'y fera par les procédés les plus simples, les plus rapides, les plus perfectionnés, les moins coûteux, — voilà pour la marchandise.

Facilités financières, comptes courants ouverts, avances des frets et des droits de douane, etc., etc., — voilà pour le négociant lui-même; — jusqu'au moment où l'organisation des entrepôts en magasins généraux assurera, de plus, au négociant, toutes les ressources de crédit autorisées par la loi sur les warrants.

Tels sont les avantages que votre entreprise doit procurer au commerce, et qui, indépendamment du privilége d'entrepôt de douane écrit dans la concession, assurent à vos établissements les préférences certaines du public, et une clientèle incontestée.

Ce sont là des points de vue plus concluants que ne pourraient l'être des calculs basés sur des hypothèses; ils doivent nous encourager à poursuivre notre œuvre avec confiance et résolution.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale annuelle des actionnaires du 31 mai 1859.

Messieurs,

Quand, l'année dernière, à pareille époque, nous disions devant vous, à propos de l'état général de l'Europe : « Tout se réunira, bientôt, espérons-le, pour rétablir une confiance altérée sans motifs suffisants, et faire reprendre aux transactions l'activité qu'elles avaient acquise, » nous exprimions une espérance qui, vous le savez tous, ne s'est point réalisée.

Les événements accomplis depuis lors ont tracé à votre Conseil d'administration la marche qu'il avait à suivre.

Faire rentrer les portions du capital devenues exigibles; entretenir les affaires courantes de banque qui assurent des bénéfices certains et modestes et maintiennent nos relations amicales avec les maisons de banque et les capitalistes; administrer avec ordre et économie les opérations industrielles en cours d'exécution; ne pas entreprendre de grandes affaires, tel devait être et tel a été notre programme.

Nous allons vous rendre compte de la manière dont il a été exécuté.

I.

RÉALISATION DU CAPITAL SOCIAL.

Vous savez, Messieurs, que les deux derniers termes exigibles sur les actions de notre Compagnie sont venus à échéance le 1er juillet 1858 et le 1er janvier 1859.

Vous savez également qu'il nous a toujours répugné d'appliquer avec une rigueur absolue les dispositions sévères dont nous sommes armés par les statuts à l'égard des actionnaires en retard; et l'indulgence que nous avons témoignée à cet égard n'a pas été désapprouvée par vous.

Nous avons donc continué ce système d'indulgence en consentant aux demandes de ceux de MM. les actionnaires qui, éprouvant quelque gêne momentanée, sont venus nous exposer franchement leur position, déposer en garantie leurs titres dans nos mains, et convenir avec nous de quelques délais amiables.

Quant à ceux qui, sans s'émouvoir des publications faites de leurs numéros en retard, n'ont répondu en aucune manière à cette mise en demeure, nous n'avons aliéné aucun de vos droits envers eux.

Aujourd'hui nous pouvons vous annoncer que sur les rx. vn. 133,000,000, soit 35,000,000 fr., qui forment le total de la première série émise, il a été encaissé par la Compagnie une somme totale de rx. vn. 115,500,000, soit 30,395,000 fr. Cette somme est plus que suffisante pour faire face en toute hypothèse aux engagements que notre Compagnie a contractés vis-à-vis de toutes les sociétés fondées par elle, déduction faite des réalisations que chacune de celles-ci a effectuées pour son propre compte, et sans que les fonds de roulement qu'exigent nos opérations courantes en soient affaiblis.

Malgré les difficultés que l'état présent des choses en Europe peut apporter à la circulation des titres de toute nature et à la réalisation des ressources dont les retardataires ont besoin pour se libérer, tous nos soins s'appliquent à faciliter et à hâter cette libération. Nous ne doutons pas que l'année courante n'amène de nouvelles rentrées et n'ajoute une augmentation plus ou moins importante à votre capital effectif.

II.

AFFAIRES DE BANQUE ORDINAIRES.

Le mouvement de notre portefeuille en 1858 a été de :

	Réaux-Vellon.	Francs.
	787,894,093 20	207,310,550
Il avait été en 1857 de	805,133,818 92	211,877,320

Le mouvement de la caisse a été de :

	574,385,045 45	151,153,950
Il avait été en 1857 de	772,179,060 38	203,205,250

Le mouvement des comptes courants a été de

	1,396,599,819 51	367,520,200
Il avait été en 1857 de	1,285,348,394 50	338,249,570

On le voit, nos comptes courants du dernier exercice ont présenté une augmentation de près d'un dixième sur ceux de 1857. Le portefeuille a présenté une légère diminution. Quant au mouvement de caisse, la différence que présentent les deux années 1857 et 1858 provient des versements que nous avions été appelés à faire en 1857 au Trésor public pour compte d'un correspondant, opération qui ne s'est pas renouvelée en 1858.

La Société a bénéficié de :

Réaux vellon.	
1.619.830,22	Changes et escomptes.
789.793,52	Compte fonds publics, différences entre l'entrée et la sortie.
6.864.399,02	Coupons détachés sur les fonds publics, actions industrielles, intérêts et commissions.
16.502,17	Agios aux remboursements.

Ces différents résultats prouvent que, malgré la diminution générale des affaires en Europe pendant l'année 1858, notre Société a pu maintenir l'ensemble de ses opérations au niveau du mouvement de l'année précédente. La tranquillité dont l'Espagne a joui pendant cette période, le zèle de nos correspondants et l'habile direction donnée à nos fonds disponibles, ont concouru à nous faire obtenir ce résultat.

III.

BALANCE DE NOS ÉCRITURES.

Le résumé général de nos opérations pendant la durée du dernier exercice est exposé dans le bilan ci-après :

Digitized by Google

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1858.

ACTIF.

	Réaux vellon.	Francs.
Caisse. — Espèces en caisse	7.251.963 77	1.908.411 51
Portefeuille. — Effets en portefeuille sur Madrid, les provinces et l'étranger	20.884.153 30	5.495.829 81
Agences et succursales. — Caisse et portefeuille des succursales	20.983.326 04	5.521.927 90
Fonds publics et actions. — 3 0/0 consolidé, 3 0/0 différé, dette amortissable et actions industrielles	100.372.947	26.413.033 42
Immeuble et mobilier. — Valeur d'achat et construction	2.023.810 24	532.583 22
Comptes-courants. — Balance débitrice des comptes-courants divers.	11.571.438 49	3.045.115 39
Frais généraux. — Montant des frais de l'année	1.710.619 52	450.163 03
Frais de premier établissement. — Solde restant à amortir	968.000	254.736 84
Total rx vn.	165.766.264 36	43.622.701 12

PASSIF.

	Réaux.	Francs.
Capital	113.050.000	29.750.000
Obligations. — Montant des obligations en circulation	4.824.000	1.269.473 68
Traites à payer. — Leur montant	14.323.930 95	3.769.455 51
Coupon à payer. — Leur montant.	2.128.665 23	560.175 06
Papier escompté. — A payer le 2 janvier 1859.	2.594.658 69	682.804 91
Fonds de réserve. — Réserve acquise à la Société.	2.897.690 54	762.550 14
Bénéfices à réaliser. — Montant des bénéfices antérieurs à 1858, qui ont été payés en actions diverses restées en portefeuille	12.882.776 82	
Bénéfices de 1858	3.774.000	
	16.656.776 82	4.383.362 31
Profits et pertes. — Bénéfices de l'année courante, savoir :		
Changes et escomptes	1.619.830 22	
Intérêts et commissions.	6.864.399 02	
Divers	806.296 69	
Appoint de l'année dernière.	16 20	
	9.290.542 13	2.444.879 51
Balance	165.766.264 36	43.622 701 12

Cette balance, comparée à celle de l'année dernière, donne lieu aux observations suivantes :

En premier lieu, le total des fonds placés dans les rentes publiques ou actions de nos différentes entreprises s'élève à rx 100.372.947, auxquels il convient d'ajouter les soldes débiteurs de nos divers établissements de gaz compris cette année dans le total des comptes courants divers, à 970.244 28 qui font un total de 105.343.191 28.

Le montant de nos emplois de fonds en opérations industrielles a augmenté de rx 27.779.456 08.

Mais, par contre, les troisième et quatrième appels de fonds qui ne pouvaient encore être compris dans l'exercice précédent, sont venus accroître les ressources de 1858. Ils présentent un total brut de rx 46.550.000 soit fr. 12.250.000, en sorte qu'en réalité, la proportion existante entre notre portefeuille de valeurs industrielles et le montant de notre capital versé ou en cours de versement, a éprouvé une amélioration dans le sens de la disponibilité de nos fonds.

En second lieu, en même temps que ce changement se produisait dans la proportion de nos placements industriels par rapport à la réalisation du capital actionnaire, une augmentation correspondante se manifestait dans la proportion de notre actif liquide et immédiatement réalisable par rapport à ce même capital.

Les comptes d'actif liquidé (caisse, portefeuille, fonds publics, correspondants, agences et succursales), présentaient, selon nos calculs, à la fin de 1858, une somme approximative de 50 millions de réaux, tandis que le montant des comptes de même ordre n'atteignait à la fin de 1857 que la somme (considérable encore, il est vrai) de rx. 40,000,000 environ.

Ce résultat, obtenu malgré les circonstances peu favorables à toutes les compagnies financières, et sans préjudicier en aucune manière aux entreprises que nous avons fondées, et dont les travaux ont au contraire reçu une grande impulsion, prouvera, nous l'espérons, la force des bases sur lesquelles repose notre Société.

IV.

AFFAIRES INDUSTRIELLES.

Pour vous faire bien connaître notre situation, il importe de vous exposer l'état présent des grandes affaires à la création desquelles nous avons pris part et dans lesquelles est employée une portion importante du fonds social.

Ces affaires sont :

La Union, Compagnie d'assurances sur l'incendie, la vie et les risques maritimes ;

Les chemins de fer de Séville à Xérès et de Cadix à Puerto-Real ;

Le chemin de fer de Reus à Montblanch ;

La Compagnie générale des mines ;

Divers établissements de gaz.

Notre compte rendu de l'année dernière vous a déjà fait connaître la constitution de ces différentes entreprises, et les éléments d'avenir que nous avons pensé appartenir à chacune d'elles. Les détails que nous vous avons donnés à ce sujet ne peuvent que vous être confirmés aujourd'hui. Nous allons y ajouter un exposé succinct de l'état présent de ces opérations.

Compagnie d'assurance La Union. — Cette Société a tenu le 14 de ce mois son assemblée générale. Il résulte du rapport présenté par son Conseil d'administration qu'elle a traité dans le cours de son dernier exercice une somme d'assurances extrêmement considérable ; mais que le nombre des sinistres, principalement des sinistres maritimes, a eu malheureusement cette même année une importance tout à fait exceptionnelle. Il y a quarante ans qu'on n'avait vu sur toute l'étendue de l'Océan des équinoxes aussi féconds en désastres que ceux de 1858. Cette circonstance a réduit notablement les bénéfices que l'on pouvait espérer après ceux de 1857, qui s'étaient élevés, en intérêt et dividendes, à 18 0/0 du capital. Toutefois, ces bénéfices se sont encore élevés pour 1858 à 6 0/0 d'intérêt et 3 pour 100 de dividende, total 9 0/0, toutes parts suffisantes étant faites à la réserve.

L'administration de cette Société est toujours excellente, ses services bien organisés et ses affaires très-actives.

Compagnie des chemins de Séville, Xerès, Cadix. — Cette Société a donné dans l'année qui vient de s'écouler une grande impulsion aux travaux des deux lignes qui lui ont été concédées. Elle a passé, avec des maisons de premier ordre en France, en Angleterre et en Belgique, des traités pour l'acquisition de son matériel fixe et roulant. La ligne de Séville à Xerès, longue de 104 kilomètres, est construite presque en totalité ; il ne s'agit plus pour la mettre en exploitation que de compléter sur quelques points la pose de rails et le ballastage, et de recevoir les premières livraisons de voitures à voyageurs qui vont nous être expédiées. 11 locomotives et 200 wagons de marchandises sont déjà sur les lieux d'exploitation. L'inauguration aura lieu au plus tard en septembre.

La ligne de Puerto-Real à Cadix, longue de 28 kilomètres, est construite en entier sur une section de 22 kilomètres, qui ont déjà reçu la pose des rails. Des empêchements administratifs ont seuls apporté des retards à l'exécution des six autres kilomètres.

Maintenant que les deux lignes sont à peu près finies, on peut dire que les dépenses faites pour les mettre en état d'exploitation n'auront pas atteint rx vn 722,000 ou 190,000 fr. le kilomètre. Nous avons été heureux de voir que la bonne exécution des travaux a reçu la haute approbation de M. le ministre de Fomento dans une dernière séance des cortès. Cette bonne exécution et l'heureuse disposition du tracé, des pentes et des courbes, permettent d'espérer une exploitation très-économique. Quant au trafic, nous ne reviendrons pas sur les estimations nombreuses et toutes favorables dont il a été l'objet. Nous nous bornerons à vous signaler deux faits : l'un, c'est que la population condensée sur la ligne même ou dans un rayon de 25 kilomètres seulement, dépasse un demi-million d'âmes ; l'autre, c'est que le petit chemin de Xerès à Puerto-Real, qui forme un trait de jonction entre nos deux lignes, et qui, à ce titre, et malgré son état actuel d'isolement, en est comme le prototype réduit, dépasse, par ses recettes, toutes les autres lignes d'Espagne. Le montant brut de ces recettes, publié le 27 mars dans la *Gaceta de los caminos de hierro*, a été, en 1858, de rx vn. 155,000, soit fr. 40,780 par kilomètre.

Un fait très-avantageux pour la Société de Séville, Xérès, Cadix, c'est que la ligne de Séville à Cordoue va être ouverte très-prochainement à la circulation dans toute son étendue. Chacune de ces deux entreprises doit contribuer beaucoup par son propre mouvement à la prospérité de sa voisine. Le raccordement de l'une avec l'autre est aujourd'hui décidé ; et les voyageurs et les marchandises circuleront sans interruption de Cordoue jusqu'à Xérès d'abord, et Cadix ensuite. Ce résultat, non moins favorable aux deux Sociétés constructrices qu'aux intérêts du commerce et du public, est dû à la sollicitude éclairée

Digitized by Google

de M. le ministre de Fomento, auquel nous en exprimons toute notre gratitude.

De nombreuses études ont été autorisées par le gouvernement pour des embranchements à effectuer tant sur les lignes de Séville à Cadix que sur celle de Cordoue à Séville. On ne compte pas moins de sept embranchements projetés. Il faudra quelques années avant qu'ils soient tous exécutés; mais leur exécution sera d'un haut intérêt pour l'avenir de la grande artère.

Chemin de Montblanch à Reus.

Ce chemin, destiné à continuer celui de Tarragone à Reus, est en pleine construction. Ces deux sections, indépendamment de leur trafic local, attendent un bel avenir de la construction des lignes qui convergent sur elles. Voici les faits qui se sont produits cette année à cet égard:

En premier lieu, l'administration du chemin de fer de Tarragone à Reus a triomphé des difficultés qui avaient empêché jusqu'à présent la prolongation de son chemin jusqu'au môle de Tarragone. Bientôt les rails seront continués dans cette direction et iront toucher, aux bords de la mer, au point même d'embarquement et de débarquement.

En second lieu, tout annonce que la ligne de Barcelone à Martorell va être prolongée jusqu'à Tarragone, où l'intérêt bien entendu des deux entreprises exige évidemment leur mise en communication immédiate et directe. La ligne de Barcelone à Tarragone est appelée à s'unir à celle de Tarragone à Reus, au môle même, au point d'embarquement et de débarquement dont nous parlons tout à l'heure. Un projet de loi soumis aux cortès concède la ligne de Martorell à Tarragone à une compagnie qui se charge de sa construction dans un délai de quatre ans.

La ligne de Valence à Castellon est destinée, par les termes mêmes de sa concession, à s'embrancher sur nos chemins catalans. Le point d'embranchement sera évidemment à Reus. L'intérêt de la population, conforme à celui des deux lignes, le veut ainsi.

Enfin, un projet de loi récent concède la ligne de Montblanch à Lérida à une compagnie catalane qui s'oblige à la construire dans le délai de quatre années.

Ces différentes dispositions assurent l'avenir du chemin de Tarragone, Reus, Montblanch. La ligne de Tarragone à Lérida devient ainsi le trait d'union entre deux grandes artères: l'une, celle du littoral de la Méditerranée, qui part de Valence, passe par Castellon, Tortosa, Barcelone, Girone, Figuières, pour aboutir à Perpignan, où elle se confond avec le réseau français oriental; l'autre, celle du centre de l'Espagne, qui part d'Alicante, passe par Almansa, Albacete, Madrid, Guadalajara, Saragosse, et, se prolongeant plus tard sur Huesca et sur Jaca, ira rejoindre à Tarbes le réseau français du centre, où elle sera sans nul doute la ligne préférée de Madrid vers Paris.

Compagnie générale des Mines. — Huit groupes différents forment la propriété de la Compagnie des mines.

Santullan (charbon).
Alosno (cuivres).
La Caroline (plomb argentifère).
Linarès (plomb argentifère).
Sierra-Nevada (cuivre et argent).
Niefla et *Sierra-Madrona* (plomb argentifère).
Puerto San Vicente (plomb, argent, pyrites cuivreuses).
Posadas (scories de plomb).

Deux de ces groupes ont été en exploitation l'année dernière, et, sans avoir donné tout ce qu'ils pourront donner par la suite, offrent cependant un résultat digne de tout votre intérêt. Ce sont ceux de Santullan et d'Alosno.

Santullan a coûté, tant en prix d'achat, espèces, qu'en travaux effectués, rx vn 2,350,000.

Plus un prix de 2,000,000 de rx en actions de la Compagnie Générale des mines. Ces actions, cédées au prix d'achat, ne donnent droit à leurs porteurs qu'aux mêmes intérêts auxquels ont droit les porteurs des actions de capital; de telle sorte, qu'en ce moment où les actions de capital n'ont versé que 25 0/0, les actions données en paiement des mines ne produisent d'intérêts que dans la proportion du quart de leur valeur.

Ces données étant posées, il est facile de calculer le résultat de l'opération.

Santullan a produit en 1858 une valeur brute en charbon de Rx,	818,604	60
Il a absorbé en prix d'exploitation,	429,792	42
Net,	388,812	18
pour un capital déboursé de	2,350,000	
et le quart du capital actions de 2,000,000 de rx, soit,	500,000	
	2,850,000	

C'est 13 à 14 pour 100.

Alosno a produit des minerais pour une valeur de	853,812	
Il a absorbé en frais d'exploitation,	465,779	82
Bénéfice Rx	388,032	18
Il avait coûté:		
Prix d'achat en actions, réaux 2,600,000, à porter en compte, quant à présent, pour le quart de cette somme, suivant ce qui a été dit plus haut,	650,000	
Prix en argent et travaux effectués,	1,893,649	58
Rx	2,543,649	58

Le produit est d'un peu plus de 15 pour 100.

Voilà, Messieurs, le résultat pour deux groupes sur huit, suivant les livres de la Compagnie générale des mines, dans le courant de son dernier exercice.

Il est un troisième groupe, celui de la Caroline, qui a commencé à être exploité l'année dernière. Des travaux importants y ont été faits, et cette année la production a lieu sur une assez grande échelle. Une fonderie appartenant à la Compagnie générale des mines traite les minerais de la Compagnie et ceux achetés aux propriétaires voisins. Il y a de quoi alimenter trois fours à réverbères et trois fours à manche, ces derniers destinés spécialement au traitement des scories.

Qu'il nous soit permis d'entrer dans quelques-uns des détails techniques sur lesquels reposent les calculs de prix de revient et les évaluations de bénéfices, tant en ce qui concerne l'extraction des minerais, qu'en ce qui concerne leur traitement à la fonderie. Ces données sont exposées avec toutes les explications désirables dans un mémoire de l'ingénieur lu à la dernière assemblée générale de la Compagnie des mines. Il résulte de ces calculs que chacun des fours à réverbère peut traiter 2,500 quintaux par mois, soit 30,000 quintaux par an, soit 90,000 quintaux pour les trois fours, rendant en plomb 50 pour 100 et en argent 90 centièmes d'once par quintal de plomb. Sur ces données, le mémoire que nous citons établit comme il suit le prix de revient et le produit net des opérations de la fonderie:

Produits par mois et par réverbère.

Produit de 2,500 quintaux de plomb, à 52 0/0 et 65 réaux, déduction faite des droits, Rx vn.		84,500
520 onces d'argent à rx 23,05,		12,220
625 quintaux scories à 12 rx,		7,500
Total,		104,220
A déduire:		
Dépense par mois et par réverbère:		
Main-d'œuvre Rx vn:	4,800	
Combustible (bois vert),	9,300	
Minerai, 2,500 quintaux à 28 rx,	70,000	84,100
Net par mois et par reverbère,		20,120

Soit pour le produit annuel des trois réverbères, (Rx 20,120×12×3) réaulx vellon 724,320.

Pour les trois fours à manche, l'opération se calcule comme il suit:

Produit par four et par mois:		
908 quintaux de plomb à 60 Rx vn.,		54,000
Dont il faut déduire:		
Personnel et ventilation, par jour,	158	
Coke d°,	420	
40 quintaux scories nouvelles, d°,	480	
120 d° scories anciennes, d°,	90	
Fondants,	85	
		37,170
	1,230 à + 30	
Net par four et par mois, Rx vn.,		16,380
Soit pour les trois fours par année,	(Rx 16,830+3+12)	
Réaux,	605,880	

Les produits réunis des fours à réverbères et des fours à manche forment un total de réaux vellon 1,330,200 qui, déduction faite des frais généraux, de l'amortissement de l'usine, des intérêts du fonds de roulement, etc., etc., représenteraient un intérêt important pour les capitaux employés spécialement dans la fonderie.

Tous les groupes appartenant à la Compagnie des mines sont l'objet d'une étude approfondie dans le mémoire que nous citons. Nous ne pourrions, sans que votre attention en fût fatiguée, suivre l'auteur du mémoire dans les analyses auxquelles il se livre. Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient approfondir cette étude intéressante pour nous tous pourront le faire, comme nous l'avons fait nous-mêmes, en prenant connaissance du mémoire en question que la Compagnie générale des mines aura soin sans nul doute de faire imprimer.

Gaz. — Nous possédons les concessions de:
Valladolid, — Xérès, — Alicante, — Carthagène, — Burgos, — Pampelune.

L'usine de Valladolid est en pleine exploitation.

Le nombre des becs était de 1,251 au 31 décembre; il s'est élevé à 1,485 au 30 avril, et il continuera d'être en augmentation progressive.

L'usine de Xérès est à peu près terminée; nous espérons pouvoir l'ouvrir vers le mois de septembre ou octobre.

Les autres usines pourront être ouvertes en 1859 ou 1860. Nous venons d'adjoindre à celle de Valladolid, et nous adjoindrons sans doute à toutes les autres, des fours pour la fabrication des briques et celle de la chaux. C'est une opération dont les résultats paraissent certains; car elle nous assure un moyen constant d'utiliser le coke provenant de nos usines, par la fabrication de produits d'une vente facile et profitable.

Voilà, Messieurs, où en sont les affaires industrielles créées par l'initiative de votre Société. Il nous reste à vous dire que nous nous sommes occupés depuis le commencement de l'année courante de l'organisation de la Société générale des caisses d'escompte. De nombreuses demandes nous sont parvenues de la part de plusieurs villes; le nombre des actions qui nous ont été demandées et que nous nous sommes engagés à délivrer s'élève à 10,000 environ. L'organisation ralentie depuis le commencement de la guerre italienne sera néanmoins continuée. Il vous sera rendu compte de cette opération à la fin de l'année courante dont elle fait partie.

V.

Règlement à effectuer pour l'exercice 1858.

Il nous reste à vous dire notre opinion sur la décision que vous aurez à prendre touchant l'exercice dont nous vous présentons le compte rendu.

Cet exercice se solde, ainsi que vous l'avez vu dans la balance, par un excédant de capital composé des trois comptes ci-après:

1° Le compte fonds de réserve dont le solde est de Rx,		2,897,690 54
2° Le compte bénéfices à réaliser,		16,656,776 82
3° Le compte profits et pertes,		9,290,542 13
Total,	Rx	28,845,009 49

De ces trois comptes, il en est un, celui de fonds de réserve, qui doit rester ouvert jusqu'à ce qu'il soit arrivé au total de 76 millions de rx, soit 20,000,000 de francs, d'après l'art. 76 des statuts.

Digitized by Google

Le compte de bénéfices à réaliser étant au 31 décembre 1858, quant aux valeurs qui le composent à peu près dans la même situation qu'au 31 octobre 1857, ne peut être l'objet d'une décision actuelle.

C'est sur le compte de profits et pertes que doit porter votre délibération.

Du solde qui en provient, soit Rx		9,290,542 13
Il y aura nécessairement lieu à déduire, avant tout, le montant à éteindre des frais généraux de 1858; soit,	1,710,619 52	
Plus les intérêts du fonds social à 6 0/0 durant 1858,	6,184,500 »	
		7,895,119 52
Reste,		1,395,422 61
Il nous paraît également opportun que vous décidiez un nouveau prélèvement sur ce solde, à l'effet d'amortir comme l'année dernière 10 0/0 des frais de premier établissement,		96,800
Reste		1,298,622,61
Sur lesquels nos statuts vous obligent à affecter au fonds de réserve une part de 6 à 20 0/0. Si, comme vous l'avez fait pour les deux années précédentes, vous adoptez cette dernière proportion, nous aurons à prélever encore par le crédit du fonds de réserve		259,724,52
Il reste disponible		1,038,898 09

A l'égard de ce solde, deux opinions différentes se sont produites. Les uns ont conclu à sa distribution immédiate. Les autres ont pensé qu'en raison de l'état présent de l'Europe, et des éventualités qui s'y rapportent, il était d'une sage administration de le reporter à compte nouveau, exercice 1859. Cette dernière opinion a prévalu dans votre Conseil.

Vous ordonnerez que le solde sus-énoncé soit reporté au compte nouveau, exercice 1859.

Au reste, chacune des deux décisions est dans votre droit; car vous êtes appréciateurs souverains des intérêts sociaux, aussi bien des intérêts éloignés que des intérêts présents. Quelle que soit votre résolution, le Conseil sera prêt à l'exécuter.

Nous ne pouvons terminer notre compte rendu sans vous entretenir d'un sujet qui éveille souvent en nous de pénibles sentiments, mais que nous ne saurions néanmoins passer sous silence, car il touche de très-près à vos intérêts les plus graves.

Une institution comme la nôtre ne se crée pas, ne se développe pas sans susciter des jalousies et des animosités souvent très-ardentes. On n'est pas mêlé à un grand mouvement d'hommes et d'affaires sans avoir à repousser des prétentions mal fondées, à froisser malgré soi des amours-propres irritables, à mécontenter, quelque modéré qu'on puisse être, des natures impérieuses ou cupides.

Depuis trois ans que vous nous avez confié l'honneur de diriger votre Société, il ne s'est pas passé de jour pour ainsi dire que nous n'ayons eu, pour accomplir les devoirs de notre mandat, à vaincre quelque résistance intéressée, ou à repousser quelque exigence inadmissible.

Dès lors, vous le comprendrez sans peine, dans le nombre très considérable de personnes qui ont eu des rapports quelconques avec elle, notre Société a eu un certain nombre d'ennemis.

Chez beaucoup de ces derniers, le temps a calmé peu à peu le mécontentement produit par notre formelé à défendre vos droits. Chez d'autres, au contraire, l'irritation a été plus vivace, le calcul intéressé a été plus persévérant. Il s'en est suivi et il s'ensuit encore contre notre Compagnie des manœuvres et des actes.

De là sont dérivés :

En premier lieu, plusieurs procès intentés à notre Société tant en Espagne qu'à l'étranger. Dans ces procès, tous les jugements intervenus, sans en excepter un seul, nous ont donné gain de cause;

En second lieu, des affirmations calomnieuses propagées contre notre Société, soit par voie d'imprimés clandestins, soit par lettres mises à la poste. Ces faits se sont passés en Andalousie;

En troisième lieu, des articles malveillants insérés dans quelques journaux de l'Espagne et de l'étranger, et dont nous avons toujours parfaitement connu et l'intention et la source, tandis que le reste de la presse périodique espagnole ou étrangère s'exprimait sur votre Société en termes favorables et justes pour lesquels nous n'hésitons pas à consigner ici l'expression de nos remercîments et des vôtres;

En quatrième lieu, de faux bruits et de fausses assertions, répandus systématiquement en Espagne et à l'étranger, colportés de domicile en domicile dans d'honorables maisons de Madrid et de Cadix, aussi bien que de Paris, et qui allaient ensuite se grossissant d'échos en échos, comme cela arrive toujours, jusque dans les provinces de France et de Belgique, où réside la grande majorité d'entre vous.

C'est, sans aucun doute, sous l'influence de ces diverses manœuvres qu'un membre du congrès a fait de notre Société l'objet d'une interpellation directe au gouvernement, interpellation dans laquelle il a complétement succombé sous les explications péremptoires de MM. les ministres des finances et du fomento, pour laquelle, d'ailleurs, il n'a été appuyé par personne, et qu'il se serait évitée si, avant de prononcer des paroles alarmantes pour des intérêts respectables, il était venu nous demander quelques loyales explications sur des matières auxquelles il est entièrement étranger.

Les auteurs de faux bruits ont cet avantage, que l'action par laquelle ils les propagent, même quand elle est en fait très-certainement connue de ceux qui en sont l'objet, échappe néanmoins à toute constatation authentique et judiciaire. Mais dans l'espèce ils ont contre eux ce désavantage qu'en ce qui concerne votre Société les assertions propagées par eux ne s'appuient sur aucun fondement vrai, et s'évanouissent devant la seule action du temps et de l'évidence. Nous ne pouvons donc que persévérer invariablement dans notre ligne de conduite envers quiconque emploie ces moyens pour nous imposer ses exigences, parfaitement déterminés à repousser toute prétention mal fondée, à compter pour rien toute vaine menace, et à n'acheter aucune intrigue par des concessions préjudiciables à vos intérêts.

A vous, Messieurs, il incombe un autre devoir. Quand des bruits défavorables ou des attaques quelconques contre la Compagnie parviennent à votre connaissance, gardez-vous, par inquiétude ou par tout autre motif, de vous en faire les échos; car en cela vous donnez à vos ennemis précisément ce qu'ils veulent, et vous leur servez, sans vous en douter, d'instruments contre vous-mêmes. Mais si quelque chose jette un doute quelconque dans votre esprit, demandez des explications à votre siége social à Madrid ou à votre succursale de Paris. Il vous sera transmis immédiatement des réponses qui, en dissipant vos propres doutes, vous permettront de réfuter autour de vous les erreurs volontaires ou involontaires dont plus que personne vous avez intérêt à faire cesser la propagation.

Toutes les fois que des actionnaires se sont adressés à nous pour être éclairés sur la situation de la Compagnie et sur les principales affaires entreprises par elle, ils ont emporté des éclaircissements qui ont resserré leurs liens avec la Société. C'est à ce titre que nous vous engageons tous à les imiter chaque fois que vous le jugerez nécessaire.

De même que votre Conseil d'administration marche dans toutes ses décisions avec une persévérante unité; de même qu'un seul et unique esprit a toujours animé la presque unanimité de ses membres; de même que ceux d'entre nous qui sont appelés à prendre dans les opérations de la Société une initiative plus fréquente et plus directe ont notre haute approbation et notre énergique soutien, de même, Messieurs, il est indispensable que votre concours éclairé appuie sans cesse vos administrateurs dans l'accomplissement de leur tâche. C'est ainsi que nous arriverons à protéger efficacement vos intérêts contre le mauvais vouloir des individus, contre les écueils des circonstances contraires et contre les éventualités aléatoires afférentes à toute entreprise.

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires tenue à Breslau le 13 mai 1859.

Messieurs,

Vous assistez aujourd'hui à notre cinquième assemblée générale ordinaire pour entendre le rapport sur les opérations de l'exercice écoulé et sur la situation de notre Société.

Les espérances que nous crûmes pouvoir vous faire concevoir dans notre précédent rapport, et qui avaient déjà reçu une partie de leur accomplissement en 1857, se sont pleinement réalisées dans le courant de l'année expirée.

Nos possessions en mines se sont augmentées d'une houillère de 122 kuxes, appelée Centrum, dont nous avions déjà eu l'honneur de vous faire mention dans notre compte rendu de l'an dernier.

Nos propriétés embrassent actuellement les mines suivantes :

I. MINES DE CALAMINE.

	Kuxes.	Force en chevaux des machines.
1. Thérèse,	122	37
2. Apfel,	61	282
3. Scharley,	30 1/2	768
4. Wilhelmine,	30 1/2	146
5. Cécile,	79	51
6. Nouvelle-Hélène,	15	»
7. Wilhelmsglück,	61	»
Total,	399 kuxes,	1,284 chevaux.

II. MINES DE HOUILLE.

	Kuxes.	Force en chevaux des machines.
1. Ludwig-glück,	92	510
2. Abendstern,	61	»
3. Mathilde,	119	284
4. Quintoforo,	122	20
5. Franz,	61	»
6. Königsaül,	61	22
7. Mercure,	61	»
8. Paris,	122	»
9. Altenberg,	61	»
10. Centrum,	122	»
Total,	882 kuxes,	836 chevaux.
Total des mines,	1,281 kuxes,	2,120 chevaux.

Nous allons les passer en revue :

I. MINES DE CALAMINE.

Thérèse.

L'exploitation de cette mine a continué à bien marcher, quoique les massifs abattus pendant les mois d'été fussent d'une puissance médiocre et nous aient donné une calamine de faible teneur.

Cette circonstance n'a été toutefois que locale; l'extraction s'est améliorée vers la fin de l'année, de telle sorte que le rendement a même dépassé celui de l'année précédente.

L'extraction s'est élevée, après déduction du vingtième dû à l'Etat, à :

126,410	quintaux	de calamine en roche.
115,340	—	de calamine de lavage.
89,548	—	de graben ou sable de lavage.
269,619	—	de erd ou calamine terreuse.
Total, 600,917	—	de calamine.

Digitized by Google

Les travaux préparatoires pour atteindre les couches de calamine que des trous de sondage nous firent découvrir l'année dernière sont toujours en très-bonne voie, et le gito sera dans un état régulier d'exploitation avant un an.

Apfel.

Les travaux de préparation dans cette mine sont toujours très-importants; néanmoins l'extraction en a été, après déduction du vingtième dû à l'Etat, de :

95,680	quintaux	de calamine en roche.
97,915	—	de calamine de lavage.
56,588	—	de graben.
Total, 250,183	—	de calamine.

Scharley.

L'extraction de Scharley a été conduite avec beaucoup d'activité l'année dernière, et nous a donné une grande quantité de calamine de bonne qualité.

L'extraction s'est élevée pour notre part, déduction faite du vingtième dû à l'Etat, à :

91,670	quintaux	de calamine en roche.
97,895	—	de calamine de lavage.
48,818	—	de graben.
53,169	—	de schlamm.
Total, 291,552	—	de calamine.

Wilhelmine.

Les travaux de cette mine, qui avaient été interrompus l'année dernière, ont été repris, et elle se trouve maintenant en voie de production.

L'extraction s'est élevée, pour notre part, après déduction du vingtième dû à l'Etat, à :

4,604	quintaux	de roche.
20,744	—	de lavage.
9,830	—	de graben.
6,014	—	de schlamm.
150	—	de lager.
Total, 41,342	—	de calamine.

Cécile.

Le traité qui a été conclu avec un entrepreneur pour l'extraction à forfait, et dont nous avons déjà eu l'honneur de vous entretenir l'année dernière, n'expirera qu'à la fin de 1860.

Nous avons, toutefois, commencé les travaux préparatoires nécessaires pour obtenir de cette mine, dès la prise de possession, la bonne exploitation qu'elle nous promet.

L'extraction a été à peu près double de celle de l'année précédente, et a donné pour notre part, après déduction du vingtième de l'Etat :

47,788	quintaux	de calamine en roche.
40,287	—	de calamine de lavage.
8,767	—	de graben.
Total, 96,842	quintaux	de calamine.

Nouvelle-Hélène.

Cette mine n'a été mise en exploitation que pendant l'année dernière ; elle a eu beaucoup à souffrir de l'inondation de la mine Wilhelmine, avec laquelle elle est limitrophe ; c'est pourquoi nous n'y avons eu qu'une extraction très-réduite, qui consiste principalement en calamine de dépôt de très-médiocre qualité.

L'extraction s'est élevée pour notre part, déduction faite du vingtième dû à l'Etat, à :

632	quintaux	de calamine en roche.
2,200	—	de lavage.
67	—	de graben.
Total, 2,899	quintaux	de calamine.

Tiefbau de Scharley.

Le montage de la grande machine d'épuisement a été entièrement terminé dans le courant de l'année passée, et aussitôt après la pose des corps de pompe, qui eut lieu au mois de septembre, on commença à maîtriser les eaux.

Par suite de la grande affluence d'eau, les travaux d'approfondissement n'ont avancé qu'avec lenteur, et l'on n'a pu creuser que 2 1/8 lachters ; de telle manière que le puits a, en tout, une profondeur de 28 5/8 lachters.

Wilhemsglück.

Cette mine chôme pour les diverses causes que nous vous avons expliquées dans notre précédent rapport.

RÉCAPITULATION DE L'EXTRACTION DE NOS MINES DE SILÉSIE.

MINES.	Roches. Quintaux.	Lavages. Quintaux.	Garben. Quintaux.	Erd. Quintaux.	Schlamm. Quintaux.	Lager. Quintaux.	Totaux. Quintaux.
Thérèse.....	126,410	115,346	89,548	269,619	»	»	600,917
Apfel.....	95,680	97,915	56,588	»	»	»	250,183
Scharley.....	91,678	97,895	48,818	»	53,189	»	291,552
Wilhelmine....	4,604	20,744	9,830	»	6,014	150	41,342
Cécile.....	47,788	40,287	8,767	»	»	»	96,842
Nouvelle-Hélène.	632	2,200	67	»	»	»	2,899
Wilhelmsglück .	»	»	»	»	»	»	»
Total.....	366,784	374,381	213,618	269,619	59,183	156	1,283,735

II. MINES DE HOUILLE.

Ludwigsglück.

L'affluence des eaux a été très-considérable cette année encore et a rendu les travaux de creusement très-difficiles.

Le puits étant arrivé à une profondeur de 44 1/4 lachters, a rencontré la première veine, qui a une puissance de 70 pouces d'excellent charbon. On a creusé encore 1/2 lachter dans des terrains détrempés, et l'on va maintenant commencer à maçonner le puits d'épuisement.

Les mines de :

Mathilde,
Quinto-Foro,
Franz,
Koing Saul,

dans le district de Schwientochlewitz, ont eu une marche régulière que rien n'a interrompue et ont donné à la Société, pour sa part :

	Gros charbon. Tonnes.	Menu. Tonnes.	Tetaux. Tonnes.
Mathilde	164,643	77,145	241,788
Quinte-Foro.	55,257	76,993 1/2	132,250 1/2
Franz	23,570	5,647	29,617
Konig Saul ..	29,709	17,036	46,745
Total...	273,579	176,821 1/2	450,400 1/2

Ces charbons ont été consommés par nos usines de Lipine.

Lesdites mines sont déjà en état de nous livrer les quantités de charbon nécessaires à nos usines. Nous n'avons donc pas à nous préoccuper de la vente de ces charbons.

Le tiefbau que nous avons établi à Mathilde va toujours en s'approfondissant et a dégagé, depuis notre dernier rapport, la veine appelée Blücher, de 60 pouces de puissance, ce qui nous a permis de la mettre en exploitation.

Le puits a déjà une profondeur de 48 lachters ; dans l'espace d'une année, il aura rejoint la belle veine Gerhardt, qui a 3 lachters de puissance, et alors le tiefbau aura atteint son but.

Les mines de :

Abendstern,
Altenberg,
Mercure,
Paris,
Centrum,

chôment pour les motifs que nous avons exposés l'année dernière.

III. USINES A ZINC.

L'état de nos usines s'est encore amélioré depuis l'année dernière, grâce à l'heureux achèvement de la construction de *Silesiahütte*, et nous nous sommes par là rendus indépendants des usines affermées.

Nous possédons maintenant, après résiliation de la location des usines Justina et Stanislaüs :

1° Nos propres usines :

Silésiahütte,	120 fours.
Paülshütte,	33 —
Thurzohütte,	30 —
	183 fours.

2° Usines affermées :

Carlshütte,	36 fours.
Friedenshütte,	12 —
	48 fours.
Ensemble,	231 fours.

La production des usines s'est élevée comme suit :

Silésia,	95,401 quintaux.
Paul,	29,005
Thurzo,	17,113
Friedon,	9,627
Carl,	23,435
Justina et Stanislaüs	17,037
Total,	182,698 quintaux.

Soit 36,214 quintaux de plus que l'année dernière.

Vous voyez par cela, Messieurs, que notre production de zinc va toujours en augmentant et, bien que nous devions avoir, en 1859, moins de fours en feu que précédemment, notre production n'en dépassera pas moins le chiffre de 200,000 quintaux ; ce qui démontre suffisamment les progrès de nos usines.

Une plus grande preuve encore de ce progrès, c'est l'abaissement, d'une année à l'autre, de nos frais de production, qui ont été notamment réduits dans ces derniers temps d'une manière importante.

Les améliorations introduites dans quelques usines continuent à porter leurs fruits et nous dédommagent amplement de nos dépenses.

Digitized by Google

IV. LAMINOIR.

Le laminoir de Marthahütte a très-bien fonctionné pendant toute l'année, et sa production a été suffisante pour satisfaire à nos commandes.

V. CONSTRUCTIONS NOUVELLES.

Les constructions que nous avions commencées en 1857 ont été terminées en 1858. Silésiahütte a eu, par suite, les 120 fours que nous avions projetés, et elle est maintenant l'usine la plus considérable.

Nos administrations, qui étaient dispersées, sont maintenant centralisées à Lipine. Nous y trouvons non-seulement une économie, mais encore une meilleure surveillance dans la conduite des affaires.

Comme nous n'avons loué le laminoir de Marthahütte que pour quelques années encore, et que d'ailleurs il sera bientôt insuffisant pour répondre à l'extension de notre commerce de zinc laminé, nous avons construit un autre laminoir à proximité de Silésiahütte; nous n'y avons, toutefois, installé encore qu'une paire de cylindres qui sera bientôt en fonctions.

Ce laminoir a, en outre, une situation favorable :

1° Par rapport aux charbons que l'on retirera à bon marché des mines de la Société, situées à proximité;

2° Pour le transport peu coûteux du zinc brut qui sera fourni par Silésiahütte;

3° Pour l'expédition de ses produits par la station de Margaroth, qui est très-rapprochée, et où se croisent les chemins de fer de la haute Silésie et d'Oppeln à Zarnowitz.

Classe ouvrière.

Le nombre des employés et ouvriers que nous avons occupés l'année dernière, dans nos mines et usines, s'est élevé à :

1,051 ouvriers d'usines avec 1,590 membres de leurs familles.

3,442 ouvriers de mines avec 4,556 membres de leurs familles.

4,493 ouvriers et 6,146 membres de leurs familles.

La dépense totale en salaires s'est élevée à..... Th^rs 609,897.15.3

VI. AFFAIRES COMMERCIALES.

Le prix du zinc brut s'est considérablement abaissé sous la pression de la crise commerciale.

Nos affaires en zinc laminé ont eu une marche satisfaisante, bien que les événements aient fait ajourner la plupart des ventes pour les pays transatlantiques.

Notre vente de zinc laminé s'est élevée, en 1858, au chiffre total de 47,070 quintaux.

RÉSULTATS OBTENUS.

Il est résulté du bon état de nos mines et usines une grande diminution dans tous les frais et une augmentation dans la production, de telle sorte que, malgré la baisse des prix du zinc brut, nous avons pu faire un bénéfice assez satisfaisant.

Ce bénéfice s'élève à		Th^rs 464,687.26.8
dont il y a à déduire :		
Intérêts sur le restant dû pour acquisitions	86,750.	
Intérêt, change et escomptes	7,533.16.9	
Frais généraux	20,563.27.8	
Impôts et contributions	8,487.23.3	123,335. 7.8
Reste, bénéfice net		Th^rs 341,352.19.

Dividende.

Le bilan de l'exercice 1858 a été dressé conformément aux statuts; il a été vérifié par les commissaires nommés dans la dernière assemblée générale et trouvé exact.

Le rapport de MM. les commissaires vous sera soumis.

Le bilan accuse, pour l'année 1858, un bénéfice net de	Th.	341,352.19.
A déduire :		
10 0/0 fonds de réserve,	34,135.7.9	
8 0/0 pour le Conseil d'administration et la direction générale,	27,308.6.3	
		61,443.14.
Reste,	Th.	279,909. 5.
Il faut y ajouter le solde du compte profits et pertes de 1857,		2,400 19.7
Reste à distribuer,	Th.	282,309.24.7
Le dividende de 4 1/2 0/0 s'élève, sur le capital social de 6,169,800 thalers, représenté en actions, à,		277,641
Reste à reporter sur l'exercice 1859,		4,668.24.7
Somme égale,	Th.	282,309.24.7

En conséquence nous avons fixé le dividende, pour 1858, à 4 1/2 p. 0/0, et nous vous demandons de nous autoriser à reporter au compte profits et pertes de l'année prochaine l'excédant de Th. 4,668.24.7.

Comme il n'a pas été possible au Conseil d'administration, par suite de la crise financière qui règne depuis deux ans, d'effectuer le placement des actions de priorité à un prix convenable; que le fonds de roulement de la Société a déjà été notablement réduit par les constructions et la mise en exploitation des mines, et qu'en outre les circonstances politiques nous font actuellement un devoir de ne pas l'affaiblir davantage; en présence de ces considérations, votre Conseil d'administration a jugé nécessaire de vous faire, Messieurs, les propositions suivantes pour le paiement du dividende de l'exercice 1858 :

Les coupons de dividendes des actions de priorité seraient seuls payés en espèces aux termes indiqués sur les coupons;

Les coupons de dividendes des autres actions seraient réglés en actions de priorité;

Les actions de priorité seraient délivrées avec leurs coupons pour l'exercice 1859 et au cours de 90 thalers.

Quant aux coupons de 1858, attachés aux anciennes actions, ils seraient échangés contre des actions de priorité, dans la proportion de 40 coupons de mai et de novembre contre une action de priorité.

Celui qui, sans être possesseur de 40 coupons, désirerait acheter une de ces actions de priorité au cours susdit de 90 0/0, aurait à compléter en argent ce qui lui manquerait en coupons.

Une annonce dans les journaux ferait connaître l'époque et le lieu où cette formalité devrait être remplie.

Nous vous demandons d'approuver cette mesure et vous faisons remarquer que le tantième du Conseil d'administration sera aussi réglé en actions de priorité aux mêmes conditions.

Nous vous demandons également de nous autoriser à porter au compte de réserve la perte qui résultera de l'émission de ces actions de priorité en dessous de leur valeur nominale.

Enfin, Messieurs, nous vous remettons ci-après la comparaison des résultats des quatre dernières années, dont les chiffres vous prouveront dans quelle voie du progrès la Société se trouve.

Breslau, le 12 mai 1859.

Le Conseil d'administration.

RÉSULTATS DES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES.

	1855.	1856.	1857.	1858.
Capital social.....	5,000,000 th.	5,000,000 th.	6,169,800 th.	6,169,800 th.
Actions émises à 100 thalers.....	50,000 act.	50,000 act.	50,000 act.	50,000 act.
Actions de priorité portant un intérêt garanti de 4 1/2 p. 100 au minimum	»	»	11,698 »	11,698 »
Bénéfice net suivant bilan.....	120,967 th.	158,802 th.	376,540 th.	341,352 th.
Dividende distribué.....	112,500 »	125,000 »	308,490 »	277,641 »
Dividende par action.....	2 1/4 p. 100	2 1/2 p. 100	5 p. 100	4 1/2 p. 100
Kuxes et parts de mines de calamine (possession de la Société).....	183 kx.	183 kx.	399 kx.	399 kx.
Kuxes ou parts de houillères (possessions de la Société).....	72 »	133 »	760 »	882 »
Exploitation de calamine.....	783,558 kx.	882,685 qx.	1,036,536 qx.	1,283,735 qx.
Exploitation de houille.....	»	»	»	»
Production de zinc brut.....	107,000 »	84,041 »	146,684 qx.	182,698 qx.
Production de zinc laminé.....	48,999 »	45,819 »	42,731 »	50,448 »
Nombre de fours en activité.....	140 fr.	140 fr.	221 fr.	231 fr.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1858.

Actif.

Mines de calamine et houillères,	7,239,396	15	9
Usines à zinc,	400,054	17	»
Immeubles,	277,816	14	3
Outillage et matériel des usines,	11,191	23	3
Approvisionnement des mines et usines,	59,493	18	8
Calamine et charbon,	164,819	9	5
Zinc brut et laminé,	253,316	21	»
Portefeuille,	17,048	17	2
Caisse,	72,436	14	8
Comptes courants des débiteurs,	51,243	26	»
Travaux de premier établissement,	3,000	»	»
	8,639,817	27	2

Passif.

Capital social,	6,169,800	»	»
Solde dû au compte Henckel,	1,735,000	»	»
Dividende restant à payer,	8,016	18	1
Courtage restant dû,	336	20	»
Banquiers,	287,178	20	1
Fonds de réserve,	95,732	14	5
Solde de bénéfice de 1857,	2,400	19	7
Bénéfice pour 1858,	341,352	19	»
	8,639,817	27	2

Breslau, le 12 avril 1859.

Le directeur général,
A. SCHMIEDER.

Les commissaires,
KNOFF, ADOLPHE MULLER.

Digitized by Google

RÉSOLUTIONS

de l'assemblée générale des actionnaires tenue à Breslau, le 12 mai 1859.

L'assemblée est présidée par M. le conseiller Ruffer, président du Conseil d'administration.

Le directeur général, M. Schmider, au nom du Conseil d'administration, rend compte aux actionnaires de la position de la Société et particulièrement de la gestion des affaires et des résultats de l'année écoulée. Son rapport, imprimé par avance, est distribué à MM. les actionnaires.

M. Adolphe Müller, au nom de MM. les commissaires, lit un rapport sur l'examen des comptes et bilan de la Société, pour l'année 1858.

Sur les conclusions de ce rapport, l'assemblée, à l'unanimité, donne au Conseil d'administration décharge pour les comptes de l'exercice 1858.

En conséquence de ces deux rapports et des propositions faites par le Conseil d'administration, l'assemblée délibère et adopte à l'unanimité la résolution suivante ;

Le dividende de l'exercice 1858 est fixé à 4 1/2 0/0 ;

Les coupons de dividende des actions de priorité seront seuls payés en argent aux époques indiquées aux ces coupons; les coupons de dividende des actions de fondation seront payés en actions de priorité.

Les actions de priorité seront délivrées au taux de 90 0/0 avec les coupons de dividende de 1859, et la Société prendra en paiement, en une fois, les coupons du 15 mai et du 15 novembre, de telle manière que 40 coupons de l'année 1858 auront droit à une action de priorité d'une valeur nominale de 100 thalers.

Quiconque voudra recevoir une action de priorité au taux de 90 0/0, sans être possesseur de 40 coupons, devra compléter la valeur de ces coupons par un versement en espèces.

Une annonce publique fera connaître prochainement l'endroit et l'époque où cette formalité devra être remplie.

Il est ensuite procédé, conformément aux statuts, à l'élection de deux membres du Conseil d'administration, en remplacement de MM. les conseillers Ruffer et de Lobbecke, administrateurs sortants.

Ces deux administrateurs sont réélus.

L'assemblée procède alors à l'élection des commissaires pour l'année courante, également par voie de scrutin, conformément aux statuts.

MM. Knoff, Frey et Fromberg sont élus commissaires pour la révision des comptes de l'exercice courant, et ils déclarent accepter ces fonctions.

Les questions à l'ordre du jour étant épuisées, M. le président déclare la séance close.

NOTE

Sur la création des actions de priorité de la Société de Silésie et sur l'acquisition des propriétés du comte Guido Henckel de Donnersmarck.

Conformément aux statuts de la Société et aux décisions des assemblées générales extraordinaires, le capital social de la Société de Silésie a été porté à 10 millions de thalers, savoir :

5 millions en 50,000 actions primitives, création du 28 septembre 1853 ;

5 millions en 50,000 actions de priorité, création du 3 septembre 1856.

Les actions primitives furent émises, lors de la constitution de la Société, le 28 septembre 1853, tant pour payer les acquisitions de mines et d'usines que pour former le fonds de roulement de la Société.

Ultérieurement, le Conseil d'administration, dans la prévision de nouvelles acquisitions utiles au développement et à la prospérité de la Société, résolut de porter le capital social au chiffre maximum prévu par les statuts (art. 9), soit 10 millions de thalers.

Il convoqua, en conséquence, à Cologne, trois assemblées générales extraordinaires, les 27 avril et 16 août 1854 et le 17 septembre 1855.

Les deux premières autorisèrent le Conseil d'administration à porter le capital social à 10 millions de thalers, et par conséquent à émettre 50,000 actions nouvelles conformes en tous points aux titres de première création. Mais le gouvernement prussien ayant exigé que la nouvelle émission de 50,000 titres eût lieu en actions de priorité et non en actions primitives, le Conseil d'administration se fit autoriser à cette émission de titres privilégiés par l'assemblée générale extraordinaire du 17 septembre 1855.

En conséquence des résolutions prises dans les assemblées générales extraordinaires précitées, une décision royale, en date du 3 septembre 1856, contresignée par les ministres de Sa Majesté le roi de Prusse, autorisa le Conseil d'administration de la Société de Silésie à émettre, au fur et à mesure des besoins de la Société, jusqu'à concurrence de 50,000 actions de priorité.

Les actions de priorité offrent aux porteurs cet avantage, que, sur les bénéfices nets acquis sur chaque exercice, elles commencent par prélever un dividende de 4 1/2 0/0.

Les actions primitives prélèvent ensuite sur les bénéfices jusqu'à concurrence d'un même dividende de 4 1/2 0/0.

Le surplus des bénéfices, s'il y en a, est distribué au prorata entre toutes les actions émises des deux catégories.

Cette création de valeurs privilégiées offrant à la Société le moyen de se procurer le capital nécessaire pour de nouvelles acquisitions, le Conseil d'administration conclut, le 3 mars 1857, avec M. le comte Guido Henckel de Donnersmarck, l'acquisition de ses principales mines de calamines et de charbons, ainsi que de ses usines à zinc de Gabor et de Constantia.

L'acquisition fut faite moyennant le prix principal de 2,635,000 thalers, payable 900,000 thalers en 1857, et le reste en 1858 et 1859, après avis préalable de six mois avant chaque terme stipulé, et après la levée d'un droit de réservat, sorte d'hypothèque créée au profit du père du comte Guido Henckel, en garantie d'un prix de cession de tous ses immeubles faite de son vivant à son fils.

Les premiers 900,000 thalers furent payés en 1857, de la manière suivante :

600,000 thalers en actions de priorité, et 300,000 en espèces.

C'est ce qui explique le chiffre de 11,678 actions de priorité émises en 1857, et qui figurent au passif du bilan de la Société.

Le Conseil d'administration avait espéré que la nature privilégiée des actions de priorité lui en permettrait le placement successif, et le mettrait en mesure de faire face aux paiements restant à faire au comte Henckel.

Contrairement à ses prévisions, les actions de priorité ne furent pas, à leur émission, prisées par le public à leur réelle valeur, et le placement en est devenu depuis difficile, ces actions n'ayant obtenu que le même cours que les anciennes.

D'un autre côté, les échéances de 1858 et 1859, stipulées en faveur du comte Guido Henckel, sont expirées ou vont expirer pendant cet exercice, et deviendront exigibles, si le comte Henckel obtient de son père la levée du réservat.

Il est à souhaiter, toutefois, qu'un arrangement amiable, révisant les termes du paiement, intervienne entre la Société et M. le comte Guido Henckel de Donnersmarck, qui est lui-même administrateur de la Société de Silésie.

Dans cette situation, le Conseil d'administration de la Société a dû proposer à l'assemblée générale du 12 mai dernier de payer le dividende acquis de l'exercice 1858, en espèces pour les 11,698 actions de priorité émises, et en actions de priorité pour les actions de capital.

Il a pensé qu'en présence d'une dette sociale aussi importante et de la difficulté de placer dans le public les actions de priorité au milieu des graves circonstances politiques qui pèsent sur l'Europe, MM. les actionnaires ne pouvaient mieux faire que de devenir eux-mêmes les souscripteurs des actions de priorité restant à émettre, et de consentir à recevoir leurs bénéfices sous cette forme.

C'est ainsi qu'en a décidé aussi l'assemblée générale du 12 mai.

En conséquence des résolutions de l'assemblée générale, MM. les actionnaires pourront, à dater du 1er juillet prochain, présenter leurs coupons de dividende de mai et de novembre, pour être échangés contre des actions de priorité dans la proportion de 40 coupons pour une action de priorité, aux caisses ci-dessous désignées, savoir :

A Breslau, au siége de la Société de Silésie, ou chez MM. T.-F. Labbeck et Cie, banquiers, et Ruffer et Cie ;

A Paris, au siége de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

En Belgique, au siége de la Société de la Vieille-Montagne, à Angleur, ou par l'intermédiaire de la Société générale, à Bruxelles, et de MM. Nagelmakers et fils, banquiers à Liége.

Ceux de MM. les actionnaires qui ne posséderaient pas le nombre de coupons nécessaire pour donner droit à une action de priorité, pourraient le compléter en versant le surplus en espèces, au cours de 90 thalers pour une action de priorité, dans la caisse de la Société; mais il est probable que lors de l'échange des titres un marché s'établira à la Bourse de Paris pour l'achat et la vente des coupons de dividende de l'exercice 1858.

FORGES.

Saint-Dizier, 28 mai :

Fontes.

Pas d'affaires en fonte de forge ; son prix est nominal de 120 fr. à 122 50.

La fonte pour deuxième fusion se soutient encore dans les environs de 150 fr. le n° 1, en gare de Saint-Dizier.

Fers.

Les laminés se cotent, par continuation, de 270 à 280 fr., franco gares du l'Est.

Fers martelés, 300 fr. dans les gares de la Haute-Marne.

Les fers au coke sont offerts à Paris à 240 et 245 fr.

Saint-Dizier, 4 juin :

Les prix sont sans variation et presque nominaux.

Fonte de forge, à Saint-Dizier,	120	»
Fers battus, —	300	»
Fers laminés, franco Paris,	270	280
Machine n° 20, —	300	310

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Mons, 20 mai :

Plusieurs charbonnages du couchant de Mons ont passé des marchés très-importants de charbons à livrer à Brest.

Fret pour Paris, 65 c.; Elbœuf, 68 1/2 c.; Rouen, 71 1/2 c.; Reims, 60 c.; Creil, 45 c.; Saint-Quentin, 27 c.; Amiens, 55 c.; Lille, 25 c.

Charleroi, 30 mai :

Charbons.— L'époque du chômage connue a rendu de l'activité aux affaires en charbons, pour la France surtout; de fortes expéditions ont été faites ces jours-ci, et on presse l'exécution des marchés. Aussi les mariniers n'acceptent plus que difficilement le prix de 10 fr. pour Paris.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1019 kilomètres.
1858. — 1005 —

11e année. — 22e semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1859.

125.118 Voyageurs	371 600 34
Bagages, Marchandises, etc.	687.049 81
Total	1.058.750 15
Recettes antérieures	22.747.855 81
Total	23.806.505 96
22e semaine de 1859	1.058.740 15
Semaine correspondante de 1858	1.023.449 28
Différence	35.290 87
Recettes depuis le 1er janvier 1859	23 806.505 96
— — 1858	20.823.967 15
Différence	2.982.628 81

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 28 mai au 3 juin 1859.

95.505 Voyageurs	394.379 26
Bagages, Marchandises, etc.	865.898 40
Total	1 260.277 66
Semaine correspondante de 1858	1.113.604 86
Différence	146.672 82
Recettes depuis le 1er janvier 1859	26.144 939 25
— — 1858	22 402.255 44
Différence	3.742 683 79

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Mai 1859.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

14.420 Voyageurs	30.213 02
Bagages, Marchandises, etc.	19.833 09
Total	50.046 11
Mois correspondant de 1858	45.466 05
Différence	4 580 06
Recettes depuis le 1er janvier 1859	233.881 04
— — 1858	209.349 51
Différence	24.531 51

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

18.544 Voyageurs	38.437 03
Marchandises, etc.	82.268 44
Total	120.705 47
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	533.813 13

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

90.118 Voyageurs	54.256 74
Bagages, Marchandises, etc.	1.381 08
Total	55.637 82
Mois correspondant de 1858	50.333 85
Différence	5.696 03
Recettes depuis le 1er janvier 1859	195.328 90
— — 1858	181.923 02
Différence	13.405 88

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1405 kilomètres.
1858. — 1.391 14 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

Voyageurs	973.449 07
Bagages et Marchandises	1 615.588 91
Total	2.589.037 98
Semaine correspondante de 1858	1 453.615 45
Différence	1.135 422 53
Recettes depuis le 1er janvier 1859	40.700.913 64
— — 1858	31.010.676 83
Différence	9.690 236 81

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. — *Nozame à Lyon, Nevers à Bémude* — BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 465 57 kilomètres
1858. — 462 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

Voyageurs	65.308 65
Bagages et Marchandises	177.962 35
Total	243.271 00
Semaine correspondante de 1858	231.559 68
Différence	11.711 32
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.971.136 05
— — 1858	5.202.131 22
Différence	769.044 83

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1185 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

317.747 Voyageurs	481.721 28
Marchandises, etc. — Grande vitesse	79.474 62
— — Petite vitesse	389.183 57
Total	950.379 43
Semaine correspondante en 1858	845.799 04
Différence	104.580 39
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	18.869.835 20
— — 1858	15.811.907 91
Différence	3.057.927 29

NORD.

1859. Longueur exploitée : 981 kilomètres
1858. — 982 —

Du 28 mai au 3 juin 1859

148.640 Voyageurs	381.706 88
Bagages, Marchandises, etc.	652.169 53
Total	1.033.876 41
Semaine correspondante de 1858	962.782 85
Différence	71.093 56
Recettes depuis le 1er janvier 1859	22.672.433 77
— — 1858	21.675.942 21
Différence	996.491 56

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 229 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 28 mai au 3 juin 1859

21.062 Voyageurs	75.617 77
Bagages et Marchandises	78.344 40
Total	153.992 17
Semaine correspondante de 1858	95.333 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.470.473 83
— — 1858	1.549.092 59

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 709 kilomètres.
1858. — 709 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 28 mai au 3 juin 1859

CHEMIN DE FER.

46.071 Voyageurs	117.450 72
Bagages, Marchandises, etc.	305.174 08
Total	422.624 80
Canal latéral et canal du Midi	63.830 88
Total	486.455 68
22e semaine 1859. Chemin de fer	317.941 04
— — Canal	34.219 75
Total	352 160 83
Chemin de fer, différence sur 1859	104.653 72
Canal, — —	29.620 13
Total	134 303 85
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.030.892 47
— — 1858	5.956.444 75
Différence	2.974.407 72

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 137 kilomètres
1858. — — 53 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

11.318 voyageurs	19.650 22
Bagages, Marchandises, etc.	40.375 53
Total	60.025 75
Semaine correspondante de 1858	19.770 83
Différence	40.254 92
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.264 727 39
— — 1858	416.466 13
Différence	848.261 26

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1858. — 90 —

Du 28 mai au 3 juin 1859

10.010 Voyageurs	24.255 04
Bagages, Marchandises, etc.	21.310 63
Total	45.566 57
Semaine correspondante de 1858	25 311 69
Différence	20.254 88
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.037.829 47
— — 1858	498.163 31
Différence	539 666 13

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 28 mai au 3 juin 1859.

Voyageurs	1.743 85
Bagages, Marchandises, etc.	17 680 60
Total	19.423 95
Semaine correspondante de 1858	16.995 90
Différence	2.428 05
Recettes depuis le 1er janvier 1859	512.. 80 .5
— — 1858	346 677 05
Différence	165.703 30

Digitized by Google

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1304 —

Du 28 mai au 3 juin 1859

	En florins.
85.050 Voyageurs	221.691 »
22.000 tonnes marchandises	176.599 »
Total	401.291 »
Semaine correspondante de 1858	294.987 »
Différence	106.307 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.546.813 »
— — 1858	5.747.626 »
Différence	799.207 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 404 kilomètres.
— Ligne lombard vénitienne, 574 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

Ligne de Trieste.

20.545 Voyageurs	135.894 90
Bagages et Marchandises 890.162 40	1.026.057 30
Ligne Lombard-Vénitienne.	
9.153 Voyageurs	35.040 »
Bagages et Marchandises 297.740 »	332.780 »
Total	1.358.837 30
Semaine correspondante de 1858	784.957 75
Différence	573.879 55
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	23.477.411 95
— — 1858	13 907.940 95
Différence	9.569 471 »

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

1859. Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — 455 —

Du 21 au 27 mai 1859.

16.091 Voyageurs	77.363 58
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	14.731 30
— (petite vitesse)	136.841 07
Total	228.935 95
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	3.835.860 24
Total	4.064.795 19
Semaine correspondante de 1858	237.443 47
Différence	8.517 52

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 59 kilomètres

Du 27 mai au 2 juin 1859

16.153 Voyageurs	20.415 50
Bagages, Marchandises, etc.	11.954 87
Total	32.400 37
Période correspondante de 1858	24.747 60
Différence	7.652 77
Recettes depuis le 1er janvier 1859	549.407 32
— — 1858	288.312 »
Différence	260.095 32

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 14 au 20 mai 1859. (1)

10.305 Voyageurs	103.904 03
Bagages, Marchandises, etc.	15.945 10
Recettes diverses	395 50
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis	63.108 »
Total	183.352 63
Semaine correspondante de 1858	86.908 80
Différence	96 453 63
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.160.655 61
— — 1858	1.494.013 02
Différence	666.642 59

(1) Dans ces chiffres ne sont pas comprises les recettes des transports militaires de la division de Turin, les comptes n'étant pas encore réglés.

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 27 mai au 2 juin 1859

5.491 Voyageurs	2.203 15
Marchandises	421 26
Total	2.624 41

UNION DES CHEMINS SUISSES

Avril 1859

Voir le numéro du 14 mai.

NORD-EST SUISSE.

Avril 1859.

Voir le numéro du 14 mai.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Avril.

Voir le numéro du 28 mai.

ANVERS A GAND.

Avril.

Voir le numéro du 14 mai.

CENTRE BELGE.

Mai 1859.

Section de Baume à Erquelines.

Voyageurs et Bagages	3.810 52
Marchandises et Finances	13.569 01
Produits extraordinaires	1.266 53
Total	18.646 06
Recettes correspondantes de 1858	18.050 77
Différence	595 29

HAINAUT ET FLANDRES.

Avril 1859.

Voir le numéro du 7 mai

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859	p. 0/0
Avril	80.632 78	93.778 10	13.125 32	16 27
4 1ers mois	391.666 61	449.890 80	59.224 19	14 86

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1858.	1859.	Augmentation en 1859.	Soit p. 0/0
Avril	1.103.328 78	1.205.261 96	101.933 18	9.23
4 1ers mois	5.457.575 16	6.082.629 75	625.053 59	11.45

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en avril 1858	39.722
Becs éclairés en avril 1859	49.075
Augmentation avril 1859	9.353 becs
Recettes du gaz. — Avril 1858	105.951 46
Recettes du gaz. — Avril 1859	124.339 56
Augmentation en avril 1859	18.388 10

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859	2.062.063 77
Augmentation	37.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858	372.496 16
Total	410.137 66

OMNIBUS DE PARIS

Du 28 mai au 3 juin 1859.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	de Banlieue
Recettes	303.969 35	91 90	61 02
Semaine correspondante de 1858	295.435 35	89 60	56 12
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	6.002.011 70	85 46	52 49
Période correspondante de 1858	5.381.579 35	79 10	46 49
Différence	627.432 35	6 36	5 99

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

SERVICE DES EMPRUNTS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et des obligations d'Orsay (2e série), que l'intérêt semestriel échéant pour chacun de ces titres le 1er juillet 1859, sera payé à partir du 1er juillet à la Caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, savoir :

A raison de 25 fr. par obligation des premier et deuxième emprunt à 0/0 d'Orléans et par obligation d'Orsay (2e série).

Et à raison de 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Ces paiements, en ce qui concerne *les titres au porteur*, seront réduits, par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les obligations du 1er emprunt (34e coupon) à 24 32;

Pour les obligations du 2e emprunt (22e coupon) à 24 37;

Pour les obligations d'Orsay (2e série) (12e coupon) à 24 32;

Pour les obligations 3 0/0 d Orléans (13e coupon) à 7 30;

Et pour les obligations de 1855 du Grand-Central (8e coupon) à 7 31.

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs seront reçus *dès le 15 juin courant*, de 10 à 2 heures, dans les bureaux du service central de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 10 juin 1859.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

Section du Bourbonnais.

(Partie nord du réseau).

Échéance du 1er juillet 1859.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central, emprunt 1853-54 ;

3° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 1re série, à 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 2e série, à 0/0 ;

5° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1847,

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1859 leur sera payé à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Par obligation du Bourbonnais, du Grand-Central et de Rhône-et-Loire, 2e série, 3 0/0,	20 c.
Id. de Rhône-et-Loire, 1re série, à 0/0,	35 c.
Id. de Saint Etienne à Lyon, emprunts réunis et reconnaissances de capitalisation,	65 c.
Id. de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850,	60 c.
Id. de St-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847,	55 c.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du lundi, 20 juin, de 10 heures à 2 heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854), sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU

(Lyon à la Méditerranée,)

Rue Laffitte, 17.

Emprunt 3 0/0 *de la fusion.* (Emission de 1858)

Emprunts 3 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée* (1852 et 1855).

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait, pour les trois émissions, à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative ;

7 fr. 31 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt* ;

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 courant, de dix à deux heures.

Emprunt 5 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.*

Le semestre d'intérêts des *obligations* 5 0/0 *de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon*, échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, à raison de :

25 fr. par obligation nominative ;

24 fr. 35 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

Lyon à la Méditerranée.

Rue Laffitte, n° 17.

Obligations 3 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.* — (Emissions de 1852 et de 1855.)

Il sera procédé le vendredi 17 juin 1859, à deux heures de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 330 obligations 3 0/0. — Emission de 1852.

2° De 153 obligations 3 0/0. — Emission de 1855.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie, qu'il sera procédé en séance publique, le jeudi 16 juin courant, à une heure et demie de l'après midi, dans une des salles de l'administration, 124, rue Saint-Lazare, au tirage au sort de :

1,228 obligations 3 0/0 (1re émission) ;

307 obligations 3 0/0 (2e émission) ;

205 obligations 3 0/0 (3e émission) ;

0 obligations à 0/0 (délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Dieppe.

99 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (emprunt mai 1852) ;

26 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (emprunt août 1852) ;

140 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (emprunt 1853) ;

30 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (emprunt 1854) ;

368 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Versailles, rive droite (emprunt mars 1839) ;

184 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Versailles, rive droite (emprunt décembre 1839) ;

Remboursables le 1er juillet 1859, — et de :

32 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen (emprunt 1845) ;

Remboursables le 6 juillet 1859.

COMPAGNIE ANONYME DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 9 juillet 1859, à trois heures, au siége social, à Genève, quai du Rhône, maison Laya.

MM. les actionnaires auront à délibérer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1858-1859 soumis à leur approbation ;

2° Sur les dispositions à prendre, s'il y a lieu, relativement aux concessions accordées à la Compagnie dans les Etats sardes, et notamment au sujet de la section du Simplon au lac Majeur ;

3° Sur les mesures relatives au service des correspondances sur Turin et Milan.

MM. les actionnaires ou fondés de pouvoirs qui désireront assister à cette assemblée devront être porteurs d'au moins vingt actions nouvelles de 500 f., ou quarante actions anciennes de 250 fr., et ils auront à déposer leurs titres, d'ici au 1er juillet, soit à Paris, rue Laffitte, 28, soit à Londres, à l'agence de la Compagnie, Threadneedle street, 28, soit à Genève, maison Laya, quai du Rhône et rue Fatio, où il leur sera remis un récépissé en échange de leurs actions et une carte d'admission pour assister à l'assemblée.

Des modèles de procuration sont délivrés à Paris, rue Laffitte, 28 ; à Londres, Threadneedle street, 28 ; à Genève, maison Laya.

CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire *cent francs*, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an, à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille, portant la mention de libération.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements seront reçus, à partir de ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, les travaux se poursuivant sur toute la ligne jusqu'à Saragosse, en exécution des traités passés avec les entrepreneurs, il a décidé, conformément à l'article 8 des statuts, qu'il sera fait appel du *quinzième versement de cinq pour cent* sur les actions de cette Société.

En vertu de cette décision, MM. les actionnaires qui n'auraient pas acquitté ledit versement voudront bien en effectuer le paiement, à partir du 1er jusqu'au 30 juin prochain :

A Barcelone, dans les bureaux de la Société, rue de Moncada, n° 14, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi ;

A Madrid, chez MM. Girona et Ce, banquiers ;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Barcelone, le 31 mai 1559.

L'administrateur général,

JOAQUIN ARIMON.

COMPAGNIE I. ET R. P.

DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1859, aura lieu, à partir dudit jour, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Le conseil d'administration de l'*Union des chemins de fer suisses* a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires les résolutions suivantes, adoptées dans l'assemblée générale tenue à Saint-Gall le 10 mai dernier :

1° Le conseil d'administration est autorisé à émettre un nombre suffisant d'actions privilégiées et d'obligations pour se procurer la somme de 12 millions, — mais avec la restriction que les actions privilégiées sur les actions de capital ne pourront dépasser le nombre de 28,000 à 500 fr., — et que le capital reçu contre obligations ne sera pas supérieur au capital en actions privilégiées et non privilégiées ;

2° Les porteurs d'actions anciennes entièrement libérées auront le droit de

Digitized by Google

convertir, dans une proportion et dans des conditions à établir par le conseil d'administration de la Compagnie, une partie de leurs actions anciennes en actions nouvelles privilégiées ;

3° Les actions nouvelles privilégiées sur les actions de capital jouiront des mêmes droits et des mêmes prérogatives que les autres actions de la Compagnie, notamment en ce qui concerne le droit de voter dans les assemblées générales ;

4° Le capital versé sur ces titres sera garanti par privilége sur celui des actions du capital ;

5° Les actions nouvelles privilégiées ont droit à un dividende annuel de 5 0/0 sur le montant des versements effectués, soit 25 fr. par action privilégiée complétement libérée. Ce dividende de 5 0/0 sera prélevé sur les revenus nets de la Compagnie, après déduction des sommes nécessaires pour le service des obligations et pour leur amortissement, conformément aux engagements pris par la Compagnie, et avant que les actions de capital aient touché aucun dividende ;

Les actions privilégiées recevront le même dividende que les actions de capital, si ce dividende est supérieur à 5 0/0 ;

6° Il ne pourra pas être créé par la Compagnie d'autres actions plus favorisées que les actions nouvelles privilégiées ;

7° L'intérêt annuel de 5 0/0 sur les sommes versées sera payé aux porteurs d'actions nouvelles privilégiées jusqu'au 30 juin 1860 ;

8° La Compagnie se réserve le droit, à toute époque, de rembourser les actions privilégiées au pair (soit 500 fr. par action), mais seulement après avoir offert, pendant trois mois, aux porteurs de ces titres de les échanger contre des actions de capital.

Conformément à ces décisions, la souscription à

25,000 actions privilégiées et à 25,000 obligations de 500 fr. rapportant 15 fr. d'intérêt par an, remboursables en 90 ans à partir du 1er juillet 1860, au moyen d'amortissement progressif et par voie de tirage au sort, est ouverte aux adresses suivantes :

A Saint-Gall, au siége de l'administration ;
A Zurich, chez MM. G. Schulthess et C° ;
A Coire, chez MM. Masner et Braun, et J.-B. Bavier ;
A Glaris, à la Banque cantonale ;
A Reineck, chez MM. Custer et C°.
A Genève, chez MM. Ilentsch et C° ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Conditions de la souscription.

Chaque actionnaire porteur d'anciennes actions a le droit de demander l'échange de ces anciennes actions contre un nombre proportionnel d'actions nouvelles privilégiées libérées de 400 fr., sur lesquelles 100 fr. restent à verser.

Pour jouir de ce droit, les actionnaires qui convertiront devront souscrire une obligation de l'emprunt nouveau en émission, au prix de 270 fr. l'obligation, jouissance du 1er janvier 1859, par action nouvelle privilégiée qu'ils auront à recevoir.

Si les demandes de conversion sont supérieures aux 20,000 actions anciennes à convertir, la répartition aura lieu au prorata des demandes.

Les versements sur les titres en émission auront lieu de la façon suivante :

En souscrivant :
100 fr. par action nouvelle privilégiée ;
100 fr. par obligation.

Les versements complémentaires sur les obligations auront lieu par deux versements successifs dont les époques seront fixées par le conseil d'administration.

Les souscriptions et demandes de conversion seront reçues jusqu'au 25 mai 1859.

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses sont prévenus :

Que le conseil d'administration de la Société a décidé, dans sa séance du 1er juin courant, que le terme de souscription, fixé primitivement au 25 mai dernier, serait prolongé jusqu'au 15 juin courant.

Toutefois, les souscriptions et demandes de conversion faites avant le 25 mai dernier ne seront pas soumises à la réduction proportionnelle.

CHEMIN DE FER DE

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus qu'un versement de 50 fr. par action devra être effectué du 30 mai dernier au 15 juin courant :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;
A Chambéry, à la Banque de Savoie ;
A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Les versements seront reçus, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

A défaut de paiement dans le délai prescrit, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

De ce versement sera déduit l'intérêt du semestre échu à cette époque, soit 9 fr. par action.

Paris, le 27 avril 1859.
Par ordre du conseil d'administration
Le secrétaire,
L. Leprovost.

SOCIÉTÉ R. G. D.

DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

MM. les actionnaires des chemins de fer Guillaume-Luxembourg sont prévenus que le coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c., échéant le 1er juillet 1859, sera, à partir de cette date, payé chez les banquiers de la Société :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;
2° A Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ;
3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et C° ;
4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch.

SOCIÉTÉ R. G. D.

DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire annoncée pour le 30 mai est remise pour le 30 juin, à trois heures précises, au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, 68.

MM. les actionnaires qui n'ont pas réclamé leurs cartes pour l'assemblée du 30 mai, et qui voudront assister à l'assemblée du 30 juin, auront à déposer leurs actions d'ici au 16 juin.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 1er juillet, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

CAISSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Crédit mobilier de Turin.

Le conseil d'administration étant autorisé par S. Ex. le ministre des finances d'abréger le terme prescrit par l'article 32 des statuts pour la convocation des assemblées générales, a fixé la réunion d'une assemblée générale extraordinaire pour le *deux juillet prochain* à 1 heure après midi.

Le dépôt des actions devra être effectué de ce jour au 17 juin courant :
A Turin, au siége de la Société ;
A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Ordre du jour.

Relation de la commission d'enquête nommée par l'assemblée générale des actionnaires le 26 mars dernier, et diverses mesures à adopter.

Turin, le 6 juin 1859.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA MANUFACTURE DE

GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

Conformément à l'art. 23 des statuts, j'ai l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 24 mai dernier, en réélisant MM. les administrateurs sortants, suivant l'art. 24, a nommé M. Henri Davignon, propriétaire à Bruxelles, administrateur, en remplacement de M. Jules Le Roux de Villiers, à Paris, démissionnaire.

Aix-la-Chapelle, le 1er juin 1859.
Le directeur général,
Von Koesteritz.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende complémentaire de l'exercice 1858 a été fixé, dans l'assemblée générale du 31 mai dernier, à 20 fr. par action, et que cette somme leur sera payée, à partir du 1er juin courant, soit à Paris, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la caisse de la direction, quai de la Joliette, 2, ou à Lyon, chez MM. P. Galline et C°, banquiers. Le droit à retenir sur les actions au porteur, en exécution de la loi du 23 juin 1857, est de 0,35 par action-coupon n° 7 à détacher.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi, à 7 heures 30 m. du matin.

Service quotidien sur Gênes. — Départs de Marseille à 7 h. 30 du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juin 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 mai.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 mai. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 5 juin 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :
A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse a salué les premières nouvelles du brillant succès de nos armées par une hausse rapide de la rente et de toutes les valeurs. Les victoires de Palestro et de Magenta, suivies de l'entrée de l'empereur des Français et du roi de Piémont à Milan, ont donné l'espoir que la guerre actuelle ne serait pas de longue durée, et serait suivie promptement d'une paix glorieuse, et les capitaux se sont présentés de tous côtés pour rentrer dans les valeurs. Le détachement du coupon de la rente 3 0/0, en diminuant le prix de 1,50, a encore aidé au mouvement. Cependant comme la hausse avait été de près de 4 fr. depuis un mois, et que la rente, partie du cours de 60 50, s'était élevée à 63 45 coupon détaché, quelques acheteurs impatients ont commencé depuis deux jours leur réalisation, et ont déterminé une réaction qui a fait reculer le 3 0/0 à 62 25 ; mais le comptant résiste à cette tendance rétrograde, et il est constamment coté à 10 et 15 au-dessus des cours à termes. Aussi les escomptes ont recommencé depuis mardi dernier. Ils se sont élevés, savoir :

Mardi, à 237 000 fr. de rente 3 0/0.
Mercredi, à 330,000 fr. Id.
Jeudi, à 121,500 fr. Id.

Ces escomptes n'ont pas produit toutefois tout l'effet que l'on aurait pu attendre d'une demande si considérable de titres. C'est qu'ils n'ont pas lieu la plupart du temps pour le compte de capitalistes désirant se procurer des inscriptions pour les conserver en portefeuille. Quelques porteurs de titres profitent de l'écart qui existe entre les cours du comptant et ceux de la spéculation : ils vendent au comptant et rachètent pour fin du mois, se réservant de reprendre leurs titres quelques jours après au moyen des escomptes. D'autres, qui disposent de grands capitaux, achètent de la rente, puis cherchent à provoquer de la hausse en escomptant leurs vendeurs, mais ils ont soin de revendre eux-mêmes leurs rentes, soit ferme, soit à prime, en sorte qu'ils paralysent en grande partie le mouvement qu'ils ont provoqué.

Les débats des chambres anglaises pour l'adresse en réponse au discours royal d'ouverture de la session ont contribué à jeter de l'hésitation à notre Bourse.

La hausse rapide de la rente a entraîné toutes les autres valeurs. Le Crédit mobilier, qui depuis deux ans ne donne pas de dividendes, et qui était il y a six semaines à 500, a repris à 650 par suite des escomptes et de la rareté des titres, qui se trouvent disséminés entre les mains d'un grand nombre de détenteurs.

Le marché des chemins de fer a été excessivement ferme ; les principales lignes ont toutes obtenu de fortes améliorations, et quoique les cours aient éprouvé une réaction sensible depuis deux jours, ils ont conservé une partie de la hausse obtenue. Les actions d'Orléans et de Lyon-Méditerranée ont donné lieu à des affaires actives. On a fait beaucoup d'arbitrages entre ces deux lignes. Le Nord se soutient avec une grande fermeté, quoiqu'il provoque peu d'affaires de spéculation. L'approche de son coupon de 36 fr. a décidé de nouveaux placements de capitaux. L'Est, sur lequel on a détaché, mardi dernier, le coupon de 20 46, a presque regagné son coupon.

Les chemins de fer autrichiens ont obtenu une légère hausse, mais ils ne donnent lieu qu'à des affaires assez minimes; ce sont surtout les spéculateurs allemands qui s'occupent de cette valeur. Les Lombards ont repris un peu faveur; une hausse assez sensible a eu lieu également sur les autres chemins étrangers.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 3 jusqu'à celle du 9 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 à 63 30, coupon détaché. Elle est restée à 62 35. Elle a varié à terme de 62 95 à 63 20, coupon détaché; elle est restée à 62 25.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 90 30 à 92.

La Banque de France a monté de 2,760 à 2,775.

Le Crédit foncier a varié de 645 à 640. Le Comptoir d'escompte de 580 à 590.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,200 à 1,235; elles sont restées à 1 212 50.

Le Nord ancien a monté de 905 à 932 50; il est resté à 915; le Nord nouveau a monté de de 767 50 à 785; il est resté à 777 50.

L'Est a monté de 612 50 à 620, coupon détaché ; il est resté à 617.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 807 50 à 840; il est resté à 825.

Le Midi a monté de 460 à 500 ; il a fermé à 472 50.

L'Ouest a monté de 500 à 520 ; il est resté à 510.

Le Genève a monté de 475 à 500; il a fermé à 472 50.

Le Dauphiné a varié de 500 à 490.

Les Autrichiens ont monté de 360 à 385; ils sont restés à 367 50.

Le Victor-Emmanuel a monté de 350 à 375; il est resté à 367 50.

Le François-Joseph a varié de 487 50 à 490; les Romains de 275 à 295.

Les Lombards ont monté de 437 50 à 465; ils sont restés à 457 50.

Les Saragosse ont monté de 405 à 435 ; ils sont restés à 422 50.

Samedi. — La hausse a fait des progrès assez rapides sur la rente; toutes les valeurs étaient fermes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 c. à 63 55, et à terme de 90 c. à 63 45; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 90 75. La Banque s'est tenue à 2,760; le Crédit foncier, à 630; le Crédit mobilier, de 10 à 622 50 ; l'Orléans de 17 50 à 1,212 50 ; le Nord ancien, de 7 50 à 905; le Nord nouveau, de 7 50 à 772 50; l'Est, de 12 50 à 617 50; le Lyon-Méditerranée, de 17 50 à 817 50; le Midi, de 13 75 à 466 25; l'Ouest, de 7 50 à 5 5; le Genève, de 5 à 480; les Autrichiens, de 6 25 à 366 25; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 355; le Saragosse, de 4 25 à 406 25; les Lombards, de 3 75 à 441 25. Les François-Joseph ont fait 487 50; les Russes, 490; les Romains, 290.

Lundi. — La victoire de Magenta a donné une nouvelle impulsion au mouvement de hausse. Les affaires étaient fort animées sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 c. à 64 20, et à terme de 75 c. à 64 20; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 90 90. La Banque s'est tenue à 2,760. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 642 50; l'Orléans, de 20 à 1,232 50; le Nord, de 20 à 926 25; le Nord nouveau, de 12 50 à 785; l'Est de 13 50 à 613 75, coupon détaché (20 46); le Lyon-Méditerranée, de 15 à 832 50; le Midi, de 18 75 à 485; l'Ouest, de 7 50 à 512 50; le Genève, de 15 à 495; les Autrichiens, de 8 75 à 375; le Victor-Emmanuel, de 5 à 360; les Lombards, de 8 75 à 450; les Saragosse, de 18 75 à 425; les François-Joseph, de 2 50 à 490. Les Russes se sont tenus à 490.

Mardi. — Le détachement du coupon de la rente 3 0/0 a été signalé par une nouvelle hausse à laquelle ont pris part toutes les autres valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 60 c. à 63 30, coupon détaché, et de 45 c. à terme à 63 15; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. 10 à 92. La Banque de France s'est tenue à 2,760; le Crédit foncier, à 645. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 650. L'Orléans a varié de 1,335 à 1,327 50; le Nord, de 932 50 à 930, l'Est, de 617 50 à 615; le Lyon-Méditerranée, de 827 50 à 840; le Midi, de 485 à 500; l'Ouest, de 515 à 520; le Genève, de 495 à 500; les Autrichiens, de 376 25 à 385; les Lombards, de 455 à 465; les Saragosse, de 430 à 435; le Victor-Emmanuel, de 362 50 à 370. Les François-Joseph se sont tenus à 487 50.

Mercredi. — La rente a rétrogradé, et toutes les valeurs étaient faibles. La rente 3 0/0 a fléchi de 60 c. à 62 70 au comptant, et de 60 c. à 62 55 à terme. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 92 25. La Banque s'est tenue à 2,760; le Crédit foncier, à 615. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 647 50 ; l'Orléans, de 10 à 1,217 50; le Nord ancien, de 12 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 5 à 780; l'Est, de 5 à 610 ; le Lyon-Méditerranée, de 15 à 825; le Midi, de 12 50 à 487 50; l'Ouest, de 7 50 à 512 50 ; le Genève, de 2 50 à 497 50 ; les Autrichiens, de 7 50 à 377 50; les Lombards, de 7 50 à 457 50; les François-Joseph, de 4 25 à 486 25; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 367 50; les Saragosse, de 12 50 à 422 50. Les Romains ont varié de 295 à 290. Les Russes ont fait 490.

Jeudi. — La bourse a encore été faible. Les réalisations ont continué sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 62 35, et à terme de 30 c. à 62 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92. La Banque a monté de 15 à 2,775. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 632 50; l'Orléans, de 5 à 1,212 50; le Nord ancien, de 2 50 à 915; le Nord nouveau, de 2 50 à 777 50; l'Est, de 5 à 605. Le Lyon s'est tenu à 825. Le Midi a fléchi de 15 à 472 50; l'Ouest, de 2 50 à 510; le Genève, de 5 à 492 50; le Dauphiné, de 5 à 495. Les Autrichiens se sont tenus à 367 50; les Saragosse, à 422 50; les Victor-Emmanuel, à 467 50; les Lombards, à 457 50. Les Romains ont monté de 5 à 295; les François-Joseph, de 2 50 à 490.

Vendredi. — Bourse très faible sur toutes les valeurs. On était dans l'attente du résultat de la discussion engagée à la chambre des communes pour l'adresse, en réponse au discours du trône. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 à 61 75, et à terme de 45 à 61 70; le 4 1/2 0/0 est tenu à 92. La Banque a monté de 25 fr., à 2800. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 fr. 50, à 620; l'Orléans, de 17 50, à 1,195; le Nord ancien, de 12 50, à 902 50; le Nord nouveau, de 10, à 767 50; l'Est, de 8 75, à 596 25; le Lyon-Méditerranée, de 8 75, à 816 25; le Midi, de 7 50, à 465; l'Ouest, de 10, à 500; le Genève, de 5, à 487 50; les Autrichiens, de 3 75, à 372; les Lombards, de 2 50, à 452 50; les Victor-Emmanuel, de 7 50, à 360; les Saragosse, de 2 50, à 420.

F. GRIMARD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Acquitté ou au porteur	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chem. de fer	C	10.000	500	»	20 »»	janv. juil.	210 »»
Banque de l'Algérie .... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	600 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	445 »»
Comptoir V. C. Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	12 20
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	4/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	47 50	avril	10 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »»	février	10 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	»»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février	25 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »»	février	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril	710 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	620 »»	mars	154 1/2 0/0
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 »»	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril	42 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril	95 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	4000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	171 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	400 »»	t. les 4 ans	30 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	1000	100 »»	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »»	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	905 »»
Omnibus de Lyon	C	10.000	100	10	Néant	....	40 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	6 »»	....	40 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.000	300	»	16 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	100	»	4 »»	....	... »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	27 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	80.000	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1000 »»
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	8 30	1er juin	91 75
Bourgogne, act. de capital	A	27.200	1.000	»	30 »»	avril, oct.	960 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	100	5.000	»	505 »»	févr. août	6400 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	720 »»
Scarpe inférieure	C	2.000	1.000	»	... »»	....	... »»
Saline française ...	A	6.000	1.000	»	100	....	... »»
Canalisation de l'Eure	A	63.000	503 3	»	1 0/0	....	... »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000	»	1 0/0	avril, oct.	435 »»
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	45 »»	....	... »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	... »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	... »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	... »»
Barin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	2.0 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500	»	30 »»	janv. juill.	81. »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	40 »»
Cie générale maritime	A	80.000	500	»	Néant	janv. juill.	170 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»»	....	300 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»»	....	215 »»
Armements Berbey et Cie	C	20.000	500	»	32 50	mars sept.	... »»
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.300	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»»	....	220 »»
Montceau	C	6.000	500	»	»»	juin décemb	... »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.000	1.000	»	30 »»	avril	400 »»
Montrieux-Saint-Etienne	Civ.	2.000	500	»	»»	....	... »»
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	725 »»
Azincourt	A	1.200	1/1500	»	60 »	....	.... »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	31 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.650	1/1650		»»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	122 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	131 25
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	132 50
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	228 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	695 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	»	70 »»	janv. juill.	725 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	140 »»
Carmaux	C	116.000	170	»	6 75	mai, novem	51 25
Roche-Molière et Firminy	»	»	500	»	»»	....	490 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	157 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	... »»
astennes	C	10.000	100	»	»»	15 janv. juil.	100 »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	... »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	500.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	16 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	15 »»

DÉNOMINATION.	Acquitté ou au porteur	Nombre de parts ou actions	Valeur originale	Reste à verser	Derniers intérêts payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenès (cuivre) .... *Mines*	C	21.000	100	»	Néant	....	10 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	2 » »»
Santander	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	560 »»
Vieille-Montagne, zinc	A	10.000	80	»	25 »»	mai, nov.	370 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	710 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	60 »»	janv. juill.	430 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	16 25	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	... »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	180 »»
Terre-Noire .... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	... »»	....	500 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc.	2000 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	32 »»	juin déc.	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	25.000	500	»	70 »»	juin déc.	745 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	480 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	605 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »»
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	280 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	11 »»	mai, nov.	300 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	305 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai, novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	600 »»
Firminy	»	»	250	»	»» »»	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	205 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	690 »»
Providence (Belgique)	A	5.300	1.000	»	100 »»	septembre	1200 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »»
J.-F. Cail et Cie ..... *Usines*	C	11.000	500	»	95 »»	sept. mars	1000 »»
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chameroy	C	4.000	500	»	35 »»	juin, déc.	705 »»
Gandillot	C	2.200	250	»	19 50	....	»» »»
[illegible]	C	4.000	500	»	100 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon. *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	25 »»	....	375 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	6 50	janv. juill.	90 »»
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	160 »»
Paris .... *Gaz*	A	140.000	1/140000	»	50 »»	mai, novem	750 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »»	janvier	105 »»
Marseille (Mines de Portes)	C	40.000	1/40000	»	12 »»	avril, oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	350 »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	300 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	480 »»
Caen	C	1.000	1.000	»	30 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1000 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	1975 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1.295 »»
Wazemmes	C	2.100	410	»	12 50	1er octobre	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cie centrale, Lebon (4 villes)	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	... »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	... »»
Maberly (Amiens) .... *Filatures*	A	6.000	500	»	4. »»	août	570 »»
Cotons	C	10.000	500	»	27 25	janv. juill.	480 »»
Société Linière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	450 »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	150 »»	....	... »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	8.000	500	»	45 »	janv. juill.	... »»
Droit	C	105	2.500	»	600 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	.... »»
Montluçon	C	24.000	500	»	8 »»	....	1.5 »»
Oignies, Belgique	A	22.400	500	»	30 10	septembre	1.0 »»
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	60 »»
Sté f. colonies de ...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	... »»
Richer et Cie, Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	400 »»
Caoutchouc soufflé	C	50.000	100	»	12 »»	31 mars	»» »»
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	10 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	160 »»
Cirques (B. Dejean et Cie)	C	6.700	200	»	19 »»	5 fév. juill.	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob	... »»
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »»	....	... »»
Ports de Marseille	500	20.400	500	15	30 »»	janv. juillet	475 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob	502 50
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1100 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	965 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	... »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	... »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	66	25 »»	janv. juillet	410 »»
Aveyron (Decazeville) 1844	500	2.400	500	»	27 50	avril octob	... »»
— — 1865-67	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	175 »»
Creusot	...	»	»	»	»» »»	....	... »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 »»	mai novemb	27 50
Horme anc.	475	2.410	500	30	25 »»	30 juin déc.	460 »»
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	255 »»
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	30 »»	janv. juill.	465 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	504 75
Gaz de Paris	400	23.500	500	45	25 »»	janv. juillet	425 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	... »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 4 AU 10 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 Compt.	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Compt.	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Compt.	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Compt.	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Compt.	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Compt.	Vendredi 10 Terme
1475	3026	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1210 ••	1212 50	1220 ••	1222 50	1222 50	1227 50	1220 ••	1217 50	1212 75	1212 50	1200 ••	1195 ••
919	1585	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858.	janvier 1859	Nord ancien	908 75	905 ••	927 50	925 ••	920 ••	930 ••	930 ••	912 50	917 50	905 ••	905 ••	902 50
•	•	•	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	770 ••	772 50	782 50	785 ••	785 ••	785 ••	780 ••	780 ••	775 ••	777 50	767 50	767 50
1818	1030	99	500 000	500	•	40 46 pour 1858.	novembre	Est	617 50	647 50	640 ••	613 75	640 ••	645 ••	615 ••	611 ••	607 50	605 ••	598 25	594 25
1482	2038	•	800.000	500	•	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	815 ••	817 50	840 ••	832 50	840 ••	840 ••	821 50	825 ••	827 50	825 ••	815 ••	810 25
793	1033	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Midi	470 ••	466 25	488 75	495 ••	495 ••	500 ••	487 50	487 50	480 ••	482 50	475 ••	485 ••
1100	2444	99	300.000	500	•	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	505 ••	505 ••	512 50	••• ••	520 ••	520 ••	515 ••	515 ••	510 ••	500 ••	505 ••	540 ••
220	244	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	••• ••	490 ••	490 ••	495 ••	500 ••	500 ••	500 ••	497 50	500 ••	492 50	500 ••	497 50
53	58	99	36 000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	135 ••	••• ••	162 50	162 50	165 ••	165 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	118 75	••• ••
134	285	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	490 ••	••• ••	••• ••	510 ••	500 ••	••• ••	495 ••	••• ••	495 ••	495 ••	••• ••	• ••
154	426	99	42 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	•	•	84 000	500	250	•••	janvier 1859	Ardennes nouveau	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
33	31	99	10.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••
60	60	99	15.000	500	•	•	•	Bordeaux à la Teste	••• ••	• ••	490 ••	• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••	••• ••	••• ••
1324	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	367 50	366 25	370 ••	375 ••	375 ••	375 ••	375 ••	377 50	376 25	370 ••	371 25	372 50
•	85	99	•	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	360 ••	355 ••	••• ••	366 ••	370 ••	370 ••	375 ••	367 50	367 50	367 ••	360 ••	360 ••
•	4102	85	600.000	500	350	5 0/0	1er janv. 1859	Russes	486 25	••• ••	490 ••	••• ••	••• ••	490 ••	••• ••	490 ••	••• ••	490 ••	••• 50	490 ••
50	173	99	80 000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	300 ••	• ••	••• ••	• ••
200	247	99	72.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••
102	179	•	57.385	500	•	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••• ••	• ••
142	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	486 25	486 25	490 ••	485 ••	435 ••	430 ••	430 ••	422 50	428 50	••• ••	430 ••	••• ••
1306	3133	90	312.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	441 25	• ••	446 25	• ••	453 ••	• ••	437 50	• ••	437 50	• ••	432 50	• ••
•	••••	99	300 000	500	350	5 0/0	janvier 1859	François-Joseph	487 50	• ••	490 ••	• ••	490 ••	• ••	476 25	• ••	490 ••	• ••	495 75	••• ••
•	610	99	170 000	500	•••	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	290 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	260 ••	••• ••	285 ••	••• ••	295 ••	••• ••
11	14	99	7.000	250	•	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	••• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••
•	132	99	17.500	500	300	6 0/0	janvier 1859	Séville à Xérès	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••
•	•	99	36.000	500	175	5 0/0	décemb. 1858	Cordoue à Séville	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••	••• ••	• ••

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1848	5 000	1906	•	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	••• ••	• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••
1842-1849	12.000	1903	•	•	1.250	mars.	50 ••	D°.	St-Germain (nouvelles)	••• ••	•••• ••	• ••	• ••	••• ••	• ••
•	2.775	1891	•	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	• ••	••• ••	••• ••
1842	8 168	1891	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••	•••• ••
1848	13.333	1908	750	•	1.250	décembre.	50 ••	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	970 ••	••• ••	••• ••	970 ••	••• ••	970 ••
1843	9.400	1943	•	•	1.250	mars.	50 ••	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••
1852-1854	34 530	1903	divers.	•	1.250	avril.	50 ••	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	985 ••	••• ••	••• ••
1845-1847	15.000	1925	divers.	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	80.000	1905	1150	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	975 ••	975 ••	975 ••	980 ••	980 ••
1847-1854	26 740	1936	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	980 ••
•	30.000	1915	•	•	625	mars	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	••• ••	470 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1854	102.014	1952	•	•	625	décembre.	25 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	485 ••	485 ••	485 ••	485 ••	485 ••	••• ••
1852	565.000	1952	divers	•	650	avril.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	470 ••	470 ••	471 25	467 50	470 ••	••• ••
1845	22.000	1935	500	•	400	•	13 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	••• ••	•••• ••	••• ••	•••• ••	•••• ••	••• ••
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845	17 416	1941	530	•	500	mai.	10 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••• ••
1853	131.007	1953	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Grand-Central (anciennes)	293 75	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1855	255.000	1956	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	292 50	295 ••	290 ••	290 ••	290 ••	287 50
1852	63.043	1952	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1855	344 100	1954	divers.	•	500	avril.	15 ••	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	••• ••	••• ••	••• ••	297 50	297 50	297 50
1852-1857	1162 000	1954	divers	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	290 ••	290 ••	295 ••	293 75	294 25	290 ••
1851-54-57	600 000	1950	divers.	•	500	mai.	15 ••	D°.	Nord	295 ••	295 ••	293 75	290 75	294 75	292 50
1855	87 710	1954	285	•	500	décembre	15 ••	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	••• ••	295 ••	295 ••	285 ••	295 ••	295 ••
1857	54 545	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	290 ••	290 ••	290 ••	••• ••	290 ••	292 50
•	250.000	1955	•	•	500	avril.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	••• ••	295 ••	295 ••	290 ••	290 ••	••• ••
•	1.000 000	1961	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	295 ••	287 50	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15 ••	D°.	Bourbonnais	293 ••	294 25	290 ••	290 ••	287 50	294 75
•	240 700	1957	285	•	500	•	10 ••	D°.	Midi gar.	277 50	277 ••	280 ••	280 ••	281 25	280 ••
•	23.610	1956	290	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	••• ••	280 ••	••• ••	275 ••	275 ••	••• ••
1857	312 000	1940	270	•	500	mai.	10 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	280 25	277 50	2•• ••	280 ••	280 ••	294 25
•	25 277	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	281 25	••• ••	282 50	281 25	281 25	••• ••
•	25.000	1957	•	•	500	•	15 ••	D°.	Dauphiné gar.	••• ••	294 50	295 ••	••• ••	••• ••	295 ••
1856	600 000	1958	•	•	500	•	15 ••	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée	287 50	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••
•	563.000	1948	275	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	213 75	215 ••	215 ••	215 ••	213 ••	215 ••
1857	200.000	1949	275	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	217 50	220 ••	220 ••	220 ••	2•0 ••	217 50
1858	•.•	1954	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	212 50	213 75	212 50	213 75	212 50	214 75
1860	17.246	•	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ••	240 ••	240 ••	235 ••	240 ••	240 ••
1853-56	10.000	•	Divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Mauage à Erquelinnes	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	109.500	1937	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	111 25	112 50	111 25	111 25	110 ••	110 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 4 Comptant	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Comptant	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Comptant	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Comptant	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Comptant	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Comptant	Vendredi 10 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	63 55	63 45	64 30	64 20	63 30	63 15	62 70	62 55	62 35	62 25	61 75	61 70
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	64 30	64 35	63 ••	65 20	64 85	63 70	63 40	61 25	63 35	63 10	62 60	62 70
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1858	90 75	90 75	90 10	91 ••	92 ••	91 20	92 25	92 ••	92 ••	92 ••	92 ••	91 00
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2700 ••	• •	2700 ••	• •	2760 ••	• •	2760 ••	• •	2775 ••	• •	2800 •	• ••
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	5•0 ••	• •	582 50	• •	••• ••	• •	••• ••	• •	580 ••	• •	••• ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	••• ••	••• ••	645 ••	••• ••	645 ••	••• ••	645 ••	••• ••	640 ••	••• ••	645 ••	••• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	457 50	• •	460 ••	• •	457 50	• •	460 ••	• •	457 50	• •	457 50	• ••
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	427 50	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	430 ••	• •	435 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ••	• •	95 ••	• •	95 ••	• •	96 25	• •	95 ••	• •	95 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	90 ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• •	•• ••	• •	90 ••	• •	90 ••	• ••
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss. nov 1858	•• ••	• •	••• ••	• •	••• ••	• •	970 ••	• •	970 ••	• •	970 ••	• ••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	6•5 ••	622 50	650 ••	642 50	650 ••	650 ••	640 ••	637 50	645 ••	632 50	642 50	640 ••
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1100 ••	• •	•••• ••	• •	1090 ••	• •	1090 ••	• •	1100 ••	• •	1100 ••	• ••
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	445 ••	• •	445 ••	• •	445 ••	• •	440 ••	• •	452 50	• •	450 ••	• ••
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	216 75	• •	215 ••	• •	215 ••	•	215 ••	••• ••	215 ••	• •	215 ••	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 3/4	• •	93 3/8	• •	93 3/4	• •	93 7/8	• •	93 3/4	• •	93 3/4	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	90 1/4	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	80 ••	• •	81 50	• •	82 25	• •	84 ••	• •	83 25	• •	83 75	•
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	•• ••	• •	50 ••	• •	50 ••	• •	52 ••	• •	52 50	• •	54 50	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	•• •/•	• •	•• ••	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	79 1/2	• •	80 •/•	• •	•• •/•	• •	80 1/2	• •	•• •/•	• •	80 1/2	•
Espagne, differ. co. vert., jouissance janvier 1859	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	30 1/2	•
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	•• •/•	• •	41 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	42 1/2	•
D° D° 1857, jouissance janvier 1859	39 •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	40 •/•	• •	41 •/•	•
D° intérieure, jouissance janvier 1859	37 1/4	• •	37 1/2	• •	38 •/•	• •	38 •/•	• •	•• •/•	• •	39 1/2	•
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	••• ••	• •	••• ••	• •	••• ••	• •	••• ••	• •	104 ••	• •	••• ••	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

Le Gérant, J. G. BORDOT.

N° 980 — 18e ANNÉE — N° 25 — SAMEDI 18 JUIN 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

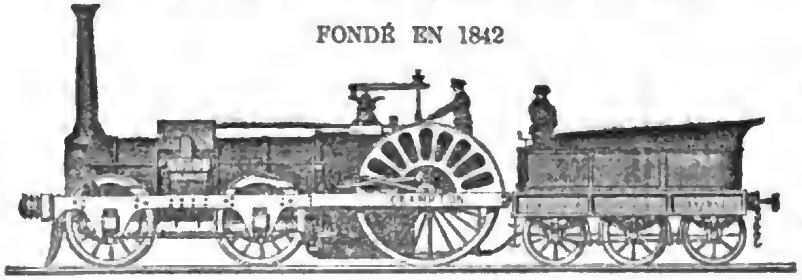
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising agents, and 6 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 553. — Promulgation des nouvelles conventions avec les chemins de fer, 554. — Les chemins de fer en 1858, 554. — Chemins de fer du Midi, 555. = Emprunt de 500 millions, 555. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 555. — Mouvement du commerce et de la navigation, 555 — Avis aux actionnaires, 556. — Bulletin des recettes de la semaine, 557. — Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Rapport, 558. — Crédit foncier de France, 560. — Forges, 560. — Recettes des chemins de fer, 561, 562. — Annonces, 562, 563, 564, 565. — Chronique de la Bourse, 566. — Tableau des valeurs industrielles, 567. — Bourse, 568.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les rapides succès des armées alliées et la retraite précipitée des troupes autrichiennes, qui ont évacué Pavie, Plaisance, Ancône, Bologne, Ferrare, Modène, Lodi et Brescia, pour se renfermer dans le fameux quadrilatère de leurs places fortes, ont singulièrement raffermi le marché des fonds publics.

La chute de lord Derby, au moment même où ce ministre venait de prononcer des paroles peu satisfaisantes pour l'alliance française, a contribué à éclaircir la situation et à rassurer tous les esprits.

La neutralité de l'Angleterre, avec lord Palmerston pour premier ministre et lord J. Russell pour ministre des affaires étrangères, sera désormais sincère et même bienveillante. On sait que lord J. Russell est un partisan décidé de l'indépendance de l'Italie.

Enfin, la circulaire du prince Gortschakoff, qui pose si nettement la question de la neutralité allemande, est de nature à faire réfléchir l'Allemagne et à imposer silence aux clameurs des petits Etats qui auraient voulu porter assistance à l'Autriche.

Tous ces faits semblent garantir que la guerre d'Italie sera complétement localisée, et dès lors elle ne peut inspirer aucune inquiétude. La solution est entre les mains de nos soldats, dont la bravoure est encore surexcitée par la présence de l'Empereur.

Il est vrai que d'un autre côté, la Prusse, en mobilisant six corps d'armée, a paru céder à l'impulsion qui lui est donnée par le reste de l'Allemagne, et l'on s'est demandé, malgré les explications rassurantes dont elle accompagne cette mesure, si elle ne se trouvera pas chaque jour entraînée à faire un nouveau pas, qui, à la fin, la conduirait à la guerre.

Déjà la neutralité germanique a été violée par la Bavière, qui a donné passage sur son territoire aux renforts autrichiens envoyés en Italie.

On s'est également préoccupé des mouvements populaires qui ont éclaté dans les États du pape, à Bologne, à Forli, à Faenza. Ces villes ont proclamé la dictature du roi Victor-Emmanuel.

Mais les intentions loyales de l'Empereur envers le Saint-Siége sont trop universellement connues pour qu'on puisse douter de ce qui arrivera. Les Etats de l'Eglise étant neutres, le roi Victor-Emmanuel n'acceptera certainement pas la dictature qu'on lui décerne; et l'influence modératrice de la France préviendra de ce côté toute complication.

Le cours de la rente et des valeurs a suivi toutes les fluctuations des événements; mais en définitive, la situation est restée à la hausse; on a souvent touché ou dépassé le cours de 63 fr. et l'on n'a jamais pu décrocher, d'une manière durable, celui de 62.

L'argent est très-abondant et va le devenir plus encore tant par le remboursement des souscriptions à l'emprunt, qui commence lundi 20 juin, que par le paiement du coupon qui commence mercredi 22.

Les chemins de fer sont soutenus par leurs recettes, toujours très-brillantes; et le cours des obligations de chemins de fer se maintient à 290 fr.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 62 65, ferme à 62 45, coupon détaché.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 92 »», ferme à 92 25.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 63 85, et les coupures non escomptables 63 20.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Réseau du Sud de l'Autriche....	54.16 0/0
Bességes à Alais.....	53.93 0/0
Paris-Lyon-Méditerr. (Paris-Marseille)	47.80 0/0
Lyon-Genève.....	40.81 0/0
Ouest suisse.....	36.17 0/0
Dauphiné.....	30 68 0/0
Midi.....	30.63 0/0
Est.....	7.91 0/0
Autrichiens.....	5.79 0/0
Saragosse.....	2.23 0/0
Orléans.....	2.16 0/0
Nord.....	2.15 0/0
Ouest.....	0.61 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE.

Ardennes.....	5.06 0/0

J.-G. BOADOT.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	10 juin.	17 juin.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	61 70	62 45	» 75	» »
Banque de France	2800 »	2760 »	» »	40 »
Consolidés	93 6/8	92 6 8	4/8 en	» »
Crédit foncier...	645 »	640 »	» »	5 »
Crédit mobilier..	620 »	637 50	17 50	» »
Comptoir d'Esc'e	590 »	602 50	12 50	» »
Orléans.....	1195 »	1215 »	20 »	» »
Nord	902 50	921 25	18 75	» »
Nord nouveau...	767 50	790 »	22 50	» »
Est	596 25	605 »	8 75	» »
Paris-Méditerran'e	816 25	830 »	13 75	» »
Midi	465 »	477 50	12 50	» »
Ouest.....	500 »	510 »	10 »	» »
Genève.....	487 50	490 »	2 50	» »
Dauphiné.....	495 »	497 50	2 50	» »
Graissessac-Béziers	148 75	155 »	6 25	» »
Ardennes ancien.	425 »	430 »	5 »	» »
Ardennes nouveau	460 »	455 »	» »	5 »
Ch. Autrichiens..	372 50	398 75	26 25	» »
Victor-Emmanuel	360 »	372 50	12 50	» »
Russes.....	490 »	487 50	» »	2 50
Romains.....	285 »	297 50	12 50	» »
François-Joseph..	488 75	490 »	1 25	» »
Sud-Autrich.-Lombards	452 50	470 »	17 50	» »
Saragosse.....	420 »	416 25	» »	3 75

PROMULGATION DES NOUVELLES CONVENTIONS AVEC LES CHEMINS DE FER.

Le projet de loi adopté par le corps législatif dans sa séance du 18 mai, et dont nous avons donné le texte dans notre numéro du 26 février dernier, page 161, vient de recevoir la sanction impériale par un décret inséré au *Moniteur*, le 14 courant.

On se rappelle que le projet de loi voté le 18 mai approuvait :

Les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 9 de la convention passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, et relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention ;

Les articles 2, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;

Les articles 2 et 4, § 1er, de la convention avec la Compagnie du Dauphiné;

Les articles 2, 4, 5, 6 et 8 de la convention passée avec la Compagnie des chemins du Nord;

Les articles 6, 7, 8, 9 et 12 de la convention avec la Compagnie de l'Est ;

Les articles 2, 3, 4 et 7 de la convention avec la Compagnie des Ardennes;

Les articles 5, 7, 8, 9, 10 et 14 de la convention avec la Compagnie de l'Ouest;

Les articles 4, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de la convention avec la Compagnie du Midi.

Huit décrets portant la date du 11 juin et insérés au *Moniteur* du 15 approuvent les conventions passées entre M. le ministre des travaux publics et les Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, du Nord, de l'Est, des Ardennes, de l'Ouest et du Midi, dont nous avons donné le texte dans nos numéros des 5 et 12 mars dernier.

Ainsi donc, la nouvelle constitution des Compagnies de chemins de fer est un fait accompli, et ce sont les conventions sanctionnées par les décrets du 11 juin qui doivent désormais servir de base aux études à faire sur les Compagnies de chemins de fer et sur les résultats de leur exploitation.

J.-G. BORDOT.

LES CHEMINS DE FER EN 1858.

Voici les résultats généraux qu'a présentés l'exploitation des cinq grandes Compagnies de chemins de fer pour les années 1858 et 1857 comparées :

CHEMINS.	1857. GRANDE VITESSE	1857. PETITE VITESSE	TOTAL.	1858. GRANDE VITESSE	1858. PETITE VITESSE	TOTAL.
Nord.....	22.829.000 »	27.462.000 »	50.291.000 »	23.747.000 »	31.401.000 »	55.148.000 »
Est.....	24.339.159 40	26.232.704 81	50.571.864 21	22.850.563 31	31.257.875 55	54.108.438 86
Lyon-Médit.	38.790.279 33	40.666.867 65	79.457.146 98	36.638.820 40	43.448.613 17	80.087.433 57
Ouest.....	26.093.428 44	18.364.970 53	44.457.398 97	24.253.945 98	19.227.887 73	43.481.833 71
Orléans....	25.543.063 66	31.690.261 75	57.233.825 41	28.545.817 71	28.577.836 28	56.723.653 99
Totaux.....	139.593.930 83	144.416.804 74	282.010.735 57	135.636.147 40	153.913.212 73	289.549.360 13

Les recettes brutes de l'exploitation de 1858 ayant été..... 289,549,360 13

Celles de 1857 n'ayant été que de 282,010,735 57

Il en résulte pour 1858 une augmentation de.... 7,538,624 56

Soit .67 0/0.

Ce résultat se décompose ainsi :

Grande vitesse, en 1857. 137,593,930 83

— en 1858. 135,636,147 40

Diminution en 1858. 1,957,783 43

Soit 1.42 0/0.

Petite vitesse en 1858 153,913,212 73

Id. en 1857 144,416,804 74

Augmentation en 1858 9,496,407 99

Soit 6.57 0/0.

Dans les produits de l'année 1857, les voyageurs et la grande vitesse représentaient..... 49 0/0 de la recette totale.

Et la petite vitesse..... 51 0/0

Total..... 100 »

En 1858, la proportion a un peu varié :

La grande vitesse ne représente que. 46 80 0/0

Et la petite vitesse figure pour 53 20

Total. . . 100 00

Ce qui s'accorde avec les résultats que nous avons indiqués ci-dessus, puisqu'il y a pour 1858 une diminution de 1 42 0/0 sur la grande vitesse et une augmentation de 6 57 0/0 sur la petite vitesse.

La proportion ci-dessus indiquée entre les recettes de grande et de petite vitesse n'est absolument exacte que comme moyenne.

Les recettes des lignes d'Orléans sont à peu près également partagées entre les deux natures de transport; et quant à l'Ouest, grâce à l'immense circulation de ses lignes de banlieue, le produit des voyageurs est supérieur à celui des marchandises.

C'est le contraire qui a eu lieu pour les lignes du Nord, de l'Est et de Lyon à la Méditerranée.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 10 juin.

Vendredi, 10 juin, a eu lieu, dans l'une des salles de la Société de Crédit mobilier, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, sous la présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

Après la constitution régulière du bureau, il a été donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Nous détachons de ce document, dont nous commençons aujourd'hui la publication, les résultats de l'exploitation pour l'exercice 1858, qui se résument ainsi :

Recettes :

Chemins de fer	15,404,436 21
Canal latéral à la Garonne. .	700,048 48
Ensemble des recettes.	16,104,484 69

Dépenses :

Chemins de fer.	8,052,680 84
Canal	295,337 70
	8,348,018 54

d'où il résulte un bénéfice de 7,756,466 15

qui sera porté en à compte sur le service des intérêts s'élevant à environ 9,000,000 fr.

En rapprochant l'excédant des recettes des années 1858 et 1859, on trouve en faveur du dernier exercice une augmentation d'environ 2,500,000 fr. La stagnation des affaires commerciales, pendant le premier semestre de 1858 surtout, a arrêté le développement du trafic de cet important réseau, et le rapport fait espérer des résultats plus satisfaisants pour l'exercice courant.

On remarque, en effet, dans les produits des cinq premiers mois de 1859, une augmentation de plus de 3 millions sur les cinq premiers mois correspondant de 1858.

Le rapport entre dans les détails les plus intéressants sur la marche des travaux. La construction du pont de Bordeaux, qui sera un des ouvrages d'art les plus remarquables, est poussée très-vigoureusement, et on espère inaugurer le raccordement de la gare Saint-Jean à celle de la Bastide dans les premiers mois de l'année prochaine.

On va procéder aussi à l'établissement, sur les quais de Bordeaux, de rails destinés à faire le service des marchandises, entre les navires et les wagons. Cette installation assurera de grands avantages à la Compagnie, en ce sens qu'elle accélérera son trafic et réduira, dans des proportions considérables, ses frais de manutention et de transbordement.

C'est alors qu'on espère voir se résoudre une question capitale pour les intérêts des chemins du Midi, celle qui touche à la suppression du grand cabotage par le détroit de Gibraltar, au profit de la voie ferrée de Bordeaux à Cette.

On sait que sur le nouveau réseau, désigné sous le nom de réseau pyrénéen, d'une étendue de 652 kilomètres, l'Etat doit en construire 328. La Compagnie des chemins de fer du Midi n'a encore entrepris que la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes, d'une longueur de 100 kilomètres, mais elle a conduit les travaux avec tant d'activité que cette section sera ouverte avant la fin de la saison.

Quant aux sections complémentaires de ce nouveau réseau, la Compagnie a un délai de huit années pour les livrer à l'exploitation, et n'est tenue d'affecter à ces travaux qu'une dépense annuelle d'environ 12 millions. Ses ressources lui permettront largement de remplir les conditions de son cahier de charges.

L'établissement de routes agricoles dans les Landes se poursuit sans relâche. Déjà 130 kilomètres sont terminés, et on vient de soumettre à l'approbation du gouvernement un projet comprenant environ 115 kilomètres.

Le rapport annonce la soudure définitive du réseau de la Compagnie avec la ligne de Montauban à Aubin, section dépendant du chemin d'Orléans, et avec le chemin de Gressessac à Béziers. On a pu s'assurer que ces deux faits étaient d'une grande importance, car les produits de la gare de Montauban ont doublé depuis la jonction des deux lignes.

La Compagnie des chemins de fer du Midi, quoique moins intéressée que les autres lignes à la question des tarifs différentiels, n'a pas voulu s'isoler de la discussion. Elle a consciencieusement traité cette importante question et s'est associée aux principes proclamés par toutes les grandes compagnies de nos chemins de fer.

Trois propositions étaient à l'ordre du jour, savoir :

1° L'approbation des comptes de l'année 1858 ;

2° Les pouvoirs à donner au conseil d'administration pour modifier les statuts, conformément au décret qui a approuvé le traité passé avec la Compagnie du canal du Midi ;

3° La nomination d'administrateurs.

Toutes ces propositions ont été votées à l'unanimité.

F. Grimaud.

EMPRUNT DE 500 MILLIONS.

Les souscripteurs à l'emprunt de 500 millions sont invités à se présenter au Trésor avec leurs récépissés provisoires, à l'effet d'échanger ces titres contre les certificats d'emprunt correspondants, et de recevoir les sommes auxquelles ils peuvent avoir droit par suite de la liquidation.

Des bureaux seront ouverts au Trésor à partir du lundi 20 du courant, de neuf heures à deux heures.

On entrera par la rue de Rivoli.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 10 JUIN 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 10 JUIN.
Paris-Méditerranée.....	31.382 53	816 25
Nord.....	25.589 »»	910 »»
Orléans.....	18.545 30	1195 »»
Ouest.....	16.866 46	500 »»
Bességes.....	16.516 20	460 »»
Est.....	15.376 55	506 25
Genève.....	11.026 81	487 50
Midi.....	10.339 47	462 50
Ardennes.....	8.580 48	425 »»
Dauphiné.....	8.092 83	495 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	21.366 36	452 50
Autrichiens.....	10.357 »»	392 50
	Au 3 juin.	
Saragosse.....	9.303 75	405 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

MOUVEMENT DU COMMERCE ET DE LA NAVIGATION.

La direction des douanes vient de publier les résultats du mouvement du commerce général de la France avec ses colonies et les puissances étrangères pendant les années 1856, 1857 et 1858.

Les importations du commerce général se sont élevées :

En valeurs officielles.

Pour 1856, à 2,267,300,000.
Pour 1857, à 2,235,800,000.
Pour 1858, à 2,034,900,000.

En valeurs actuelles.

Pour 1856, à 2,740,900,000.
Pour 1857, à 2,689,000,000.
Pour 1858, à 2,164,400,000.

La diminution pour l'année 1858 doit être attribuée aux effets de la crise américaine qui a eu lieu à la fin de 1857. Cette diminution, par comparaison avec l'année précédente, est de 201 millions en valeurs officielles, tandis qu'elle est de 525 millions en valeurs actuelles. La raison de cette différence entre les deux chiffres est que les marchandises qui avaient éprouvé depuis plusieurs années une hausse considérable se sont rapprochées pendant la crise des prix officiels fixés en 1826, et qui servent de base aux statistiques

Digitized by Google

de la direction des douanes, sous la dénomination de *valeurs officielles*.

La comparaison est plus favorable à l'année 1858 pour les exportations, qui se sont élevées :

	Valeurs officielles. Francs.	Valeurs actuelles. Francs.
En 1856 à	2.319,800,000	2,659,200,000
En 1857 à	2,356,700,000	2,639,300,000
En 1858 à	2,444,300,000	2,563,900,000

L'augmentation dans les valeurs officielles pour les exportations a donc été constante, même pour l'année 1858, et bien que les chiffres soient au contraire en diminution pour les valeurs actuelles, le chiffre de 1858 donne encore un excédant de 119 millions sur les valeurs officielles.

Le nombre des navires chargés pour le commerce général, lequel embrasse tout ce qui arrive de l'étranger, de nos colonies, et tout ce qui provient de la pêche par terre ou par mer, quelle que soit son origine et sa destination a été à l'importation :

En 1856, de	25,673	jaugeant	4,068,781 tonn.
1857,	25,726	—	4,161,777
1858,	24,077	—	3,809,999

Et à l'exportation :

En 1856, de	14,333	jaugeant	2,307,490 tonn.
1857,	15,977	—	2,590,166
1858,	19,966	—	2,883,287

Voici les résultats du commerce spécial, qui ne comprend que les marchandises nationales et ce qui est entré dans la consommation intérieure.

Les importations se sont élevées, savoir :

	En valeurs officielles.	En valeurs actuelles.
En 1856...	1,521,000 fr.	1,989,800 fr.
1857...	1,460,100	1,872,900
1858...	1,383,700	1,561,000

Et en exportations, savoir :

En 1856...	1,626,900	1,893,100
1857...	1,640,300	1,865,900
1858...	1,780,300	1,891,100

Le mouvement des métaux précieux, pendant les trois années, fait l'objet d'un tableau spécial qui présente un vif intérêt, en ce qu'il indique à la fois les progrès constants de la sortie de l'argent et son remplacement en quelque sorte régulier par l'or. En résumé, le mouvement des deux métaux représente un accroissement considérable dans la circulation et par conséquent dans les moyens d'échange.

Il résulte de ce tableau qu'il est entré dans le courant des trois années 1856, 1857 et 1858, pour une valeur de un milliard 587,300,000 fr. d'or.

Et qu'il n'en est sorti que pour 273 millions 100,000 fr.

Mais par contre, l'argent qui ne figure à l'entrée que pour 368,800,000 fr., a été exporté pour une valeur de un milliard 27,200,000 fr.

En réunissant les deux métaux, on trouve que les importations se sont élevées pour les trois années à 1 milliard 860,400,000 fr., et les exportations à 1 milliard 396 millions.

D'où il résulte une augmentation de 464 millions 400,000 fr. dans la circulation générale.

Les importations de grains qui avaient été en 1856, de 8,364,017 hect. n'étaient plus en 1857 que de 5,437,017 hectol., et en 1858 de 3,276,755 hectolitres ; mais un mouvement contraire s'est produit dans les exportations par suite de l'abondance des récoltes et de la baisse des mercuriales. On a exporté en 1856, 196,863 hect., 249,357 en 1857, et 5,900,805 hect. en 1858. Il en a été de même pour les farines dont l'importation s'est élevée à 851,647 quintaux métriques en 1856, 113,101 en 1857, et 49,906 quintaux en 1858, tandis que l'exportation a été de 88,768 quintaux métriques en 1856, de 148,032 en 1857, et de 1,339,714 quintaux en 1858.

J.-G. Bordot.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

24 juin. — **Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses.** — Convocation de l'assemblée générale ordinaire, dans la grande salle du Casino, à Lausanne, à midi et demi. Dépôt de 5 actions.

30 juin. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume Luxembourg.** — L'assemblée fixée au 30 mai est remise au 30 juin pour insuffisance d'actions déposées. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 juillet. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Assemblée générale extraordinaire à Turin, à 2 heures de relevée. Dépôt des titres à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

9 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Genève, au siége social, quai du Rhône. Dépôt de 20 actions nouvelles de 500 fr., ou de 40 actions anciennes de 250 fr., à Paris, 28, rue Laffitte, et à Genève, au siége de la Société.

14 juillet. — **Fonderies et mines de cuivre du Rhin** — L'assemblée du 23 mai est remise au 14 juillet prochain.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

1er juin. — **Chemins de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations 3 0/0 émises par la Compagnie. (Voir le détail aux annonces du 21 mai.)

1er juin. — **Services maritimes des messageries impériales.** — Paiement de 20 fr. par action formant le solde du dividende de l'exercice 1858: à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28; à Marseille, quai de la Joliette, 2, et à Lyon, chez MM. P. Galine et Ce, banquiers.

30 juin. — **Compagnie des charbonnages belges.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action pour la première moitié du dividende de 1858. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces de ce jour.)

(1) Voir, pour plus amples renseignements, les numéros précédents.

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts sur obligations à la Caisse centrale de la Compagnie, 11, rue de la Chaussée-d'Antin. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais, partie nord du réseau). — Paiement du semestre d'intérêts sur obligations. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de l'emprunt 3 p. 0/0 de la fusion, émission de 1858, et de l'emprunt 3 p. 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 1852 et 1855. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 et paiement du solde du dividende de l'exercice 1858, soit 35 fr. 35 c., impôt déduit, pour les actions au porteur, et 36 fr. pour les titres nominatifs, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er et 6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations, savoir : 9 fr. 63 c. par action, impôt déduit ; 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier ; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des coupons semestriels, soit 9 fr. 58 c. par action, impôt déduit, et 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit : A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 17 ; à Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Besaéges à Alais.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 68 c. par action au porteur, impôt déduit : à Paris, au siége social, rue Bergère, 12, et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations anciennes et nouvelles. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth.** — Paiement des intérêts semestriels sur les sommes versées. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur obligations, soit 25 fr. par obligation. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmith et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 26 ; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1er juillet. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie-Centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c., 17, rue Laffitte.

1er juillet. — **Société anonyme des nu-pro-**

Digitized by Google

priétaires. — Paiement de 2 0/0 pour solde du dividende de 1858, et de 2 0/0 à titre d'intérêt pour le premier semestre 1859, rue Louis-le-Grand, 35.

1er juillet. — **Société Cail et Cie.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Société Cail et Cie, remises en échange des anciens titres de la Société Cavé, soit 9 fr. 73 c. par obligation (impôt déduit), au siége social, quai de Billy, 48.

1er juillet. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Paiement du coupon semestriel, soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 34 c. par action au porteur, impôt déduit; au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cie, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

1er juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

1er juillet. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Paiement du dividende de 1858 et des intérêts à 6 0/0 sur les versements effectués; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social.

1er juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr.

APPELS DE FONDS

Depuis le 1er juin. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement facultatif de 100 fr. formant la libération des actions. Intérêts à 6 p. 0/0 l'an. Décision de l'assemblée générale du 31 mai 1859. (Voir aux annonces du 11 juin.)

1er au 30 juin. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 15e versement de 5 p. 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 11 juin.)

ÉCHANGE DE TITRES

Depuis le 15 juin. — **Chemin de fer de Bordeaux à la Teste.** — Echange des actions de l'ancienne Compagnie de la Teste contre des actions du chemin du Midi (action contre action); jouissance du 1er janvier 1859; à Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit mobilier.

A partir du 1er juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Délivrance de titres au porteur pour les actions libérées de 250 fr., rue Laffitte, 17.

Jusqu'au 31 août (dernier délai). — **Ancienne Société Cavé et Cie.** — Echange des titres de cette Société contre des obligations Cail et Cie, pour avoir droit au tirage qui aura lieu au mois de septembre prochain; au siége de la liquidation Cavé et Cie, rue du Faubourg-Saint-Denis, 222.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 29 avril 1859, et dont les détails se trouvent à la suite du rapport de la Compagnie, publié dans le numéro du 7 mai, page 413.

1er juillet. — **Chemin de fer du midi et canal latéral à la Garonne.** — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 11 juin 1859; savoir :

254	obligations,	emprunt de	1856
340	id.	id.	1857
170	id.	id.	1858

à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

1er janvier 1860. — **Compagnie des charbonnages belges.** — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 5 juin, et dont la liste se trouve à nos annonces de ce jour.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 6 juin. — **Compagnie de charbonnages belges.** — Emprunt de 700,000 fr. par émission d'obligations de 280 fr. souscrites avant le 1er juillet. Droit de préférence réservé aux actionnaires. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces de ce jour.)

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								0/0	0/0
EST (1)	Du 4 au 10 juin	1618	1,072,997 40	663 15	1566	962,329 00	614 51	7 91	»
ORLÉANS (1)	4 — 10 —	1475	1,210,400 91	820 61	1372	1,102,027 72	803 22	2.10	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	4 — 10 —	1406	2,220,591 44	1,579 36	1346	1,426,285 69	1,068 56	47.80	»
OUEST (1)	4 — 10 —	1188	974,628 09	820 40	995	811,326 65	815 »	00.61	»
NORD (1)	4 — 10 —	964	1,044,360 66	1,083 »	862	910,573 12	1,056 »	2.15	»
MIDI (1)	4 — 10 —	793	401,949 05	508 87	780	306,139 »	388 01	30.63	»
LYON A GENÈVE	4 — 10 —	229	143,598 42	627 06	227	101,056 40	445 31	40.81	»
ARDENNES (1)	4 — 10 —	157	01,248 84	390 12	52	21,369 09	410 95	»	5.06
DAUPHINÉ	4 — 10 —	134	47,352 59	353 37	90	24,336 85	270 40	30.68	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	4 — 10 —	33	26,936 40	816 02	33	17,513 70	530 70	53.93	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	4 — 10 —	1323	362,780 »	274 »	1164	302,599 »	259 »	5.79	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et italien central (2) — Ligne de Trieste	4 — 10 —	1185	1,343,137 20	1,133 44	1070	786,703 51	735 23	51.16	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et italien central (2) — Ligne Lombard-Vénitienne	4 — 10 —								
SARAGOSSE	23 mai 3 —	482	236,347 91	490 24	455	218,234 45	479 63	2.33	»
VICTOR-EMMANUEL	14 — 20 mai	214	183,352 53	856 78	194	80,908 80	417 97	01.25	»
OUEST SUISSE	3 juin 9 juin	80	30,796 24	384 »	80	22,000 35	282 »	36.17	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) Voir, pour les produits distincts de chaque ligne, au tableau officiel des recettes, à la fin du journal.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 10 juin 1859.

Présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le traité passé entre M. le ministre des travaux publics et notre Compagnie pour les modifications à introduire dans le cahier des charges du réseau pyrénéen, et pour la concession des chemins de Bayonne à Irun, de Perpignan à Port-Vendres, et de Clermont à Lodève, que vous avez approuvé dans votre assemblée générale et extraordinaire du 25 février dernier, vient d'être rendu définitif.

Chacun de vous, Messieurs, a pu se rendre compte des avantages que cette nouvelle convention assure à notre Compagnie. Votre réseau actuel, concédé sur des appréciations de dépenses qui ont été insuffisantes, avait reçu une subvention qui était devenue inférieure à celle accordée aux autres lignes. La proportion des subventions a été en effet d'à peu près un tiers de la dépense pour la plupart des autres compagnies; pour nous, elle n'a pas atteint un cinquième. Cette situation était un titre à une sollicitude exceptionnelle de la part de l'Etat, et en appliquant au réseau pyrénéen, pour la moitié à peu près de son étendue et sur les portions les plus difficiles et les plus sujettes à des mécomptes, les conditions de la loi de 1842, il a voulu rétablir l'égalité dans la position de notre Compagnie, comparée à celle des autres, au point de vue des dépenses de premier établissement.

Cette situation nouvelle est digne d'attention et doit vous inspirer la confiance que nous avons nous-mêmes. Nous n'ions nous trouver en face d'une exploitation régulière qui est déjà entrée, vous pouvez le constater comme nous par l'examen hebdomadaire de nos recettes, dans une phase normale et progressive.

Sauf le pont de Bordeaux, construit à frais communs avec la Compagnie d'Orléans, notre ancien réseau est terminé; les dépenses de premier établissement, à l'exception de celles que le développement du trafic pourra nécessiter, sont aujourd'hui soldées; si les dépenses ont dépassé les premières évaluations, nous devons cependant constater que le coût kilométrique de nos lignes est encore resté inférieur au coût moyen kilométrique des autres réseaux. Vous verrez, par les comptes que nous allons vous présenter, qu'il ne dépasse pas 291,000 fr. par kilomètre, déduction faite de la subvention.

Les principales augmentations sur les devis de l'Etat, et qui ont servi de base à la concession, viennent du prix auquel nous avons payé les terrains, et nous avons malheureusement cela de commun avec tous ceux qui ont à appliquer aujourd'hui la loi sur l'expropriation en matière de travaux publics.

Les autres causes tiennent aux circonstances dans lesquelles notre construction a été faite; elle a traversé les crises de la disette, de la guerre, des perturbations commerciales et financières. Les conséquences ont été un renchérissement considérable dans la main-d'œuvre, qui a élevé le prix des travaux, en même temps que le développement des constructions des autres compagnies donnait aux matières qui servent à l'établissement de la voie et du matériel, lesquelles entrent pour à peu près la moitié dans les dépenses totales, une augmentation sans précédents.

Nos dépenses au 31 décembre 1858 s'établissent comme suit, avec les prévisions pour 1859 :

ANCIEN RÉSEAU.

Les dépenses de l'ancien réseau, soldées au 31 décembre 1858, s'élevaient à		265,100,344 18
Il reste à dépenser pour achèvement du réseau :		
Par le service de la construction, pour liquidation de dépenses faites, par aperçu,	6,000,000	
Par le service de l'exploitation : Etablissement de la deuxième voie, sur 200 kil. de longueur, cl. 8,000,000		
Achèvement des gares, 2,000,000	10,000,000	
	16,000,000, ci	16,000,000 »
TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de l'ancien réseau,		280,100,344 18
Pont de Bordeaux,		3,500,000 »
		283,600,344 18
Soit 284,000,000		
A déduire 51,500,000	subvention.	

RESTE 232,500,000 à la charge de la Compagnie.

Les 793 kilomètres de voie de fer portent le prix de chaque kilomètre à 291 francs, comme nous l'avons dit plus haut.

Ce chiffre de nos dépenses de construction comprend les travaux de parachèvement que nous avons à exécuter, et l'établissement de la double voie sur les parties les plus importantes de notre réseau.

Comme construction, voici le détail de ce qui nous reste à terminer :

Sur la ligne de Bordeaux à Cette, la gare définitive de Narbonne qui, établie dans les premières zones de servitude militaire, a dû être construite à l'état provisoire par suite des longues négociations que nous avons été obligés de suivre avec le génie militaire.

A Cette, sur les bords du bassin que nous avons creusé et que le prolongement du canal maritime à exécuter aux frais de l'Etat doit mettre en communication directe avec le port, nous avons aussi à faire quelques constructions pour compléter l'installation du service commun, dont les bases ont été, comme vous le savez, arrêtées entre la Compagnie de la Méditerranée et la nôtre.

Sur la ligne de Narbonne à Perpignan, il reste à terminer le bâtiment des voyageurs et à faire quelques travaux d'installation pour l'établissement d'une petite station à Leucate.

A Arcachon, nous faisons étudier le projet d'une gare définitive qui nous est réclamée par l'administration.

A Bayonne, nous venons de prendre livraison du nouveau quai construit sur les bords de l'Adour, et pour l'établissement duquel nous avons fourni une contribution de 70,000 fr. Nous y posons des rails et des plaques tournantes pour mettre notre gare en relation directe et économique avec la navigation.

On comprend tous les jours davantage que, dans l'intérêt du commerce, il faut que le transbordement des marchandises de la voie de fer sur les navires et réciproquement devienne plus facile, afin de réduire les frais qui grèvent les marchandises, et nous espérons que dans les autres villes maritimes où aboutissent nos lignes, les municipalités finiront bientôt par comprendre combien il est indispensable, pour éviter les effets de la concurrence des autres ports, qu'elles se prêtent à toutes les combinaisons qui peuvent relier la voie d'eau à la voie de fer.

C'est dans cet esprit que nous avons demandé au gouvernement l'autorisation de placer sur les quais de la rive gauche de la Garonne, depuis notre établissement du pont de Brienne jusqu'au quai vertical et à l'entrepôt de Bordeaux, des rails destinés à mettre notre chemin en communication directe avec la navigation du haut et du bas du fleuve. Cette voie, que nous demandons à établir dans les conditions où elle a été autorisée pour les villes de Nantes, Dunkerque, le Havre, Dieppe, etc., auprimera ou réduira, du moins dans une forte proportion, les frais de transbordement et de gabarage. Nous espérons que cette question sera prochainement résolue. Elle touche à la grande question du transit des deux mers qui a été le principe de l'organisation de notre Compagnie, et doit aider à détourner le cabotage du détroit de Gibraltar; c'est le moyen le plus direct de concentrer dans le port de Bordeaux un grand mouvement maritime.

PONT DE BORDEAUX.

Vous voyez figurer, Messieurs, à notre budget, les dépenses relatives au pont de Bordeaux, au raccordement de nos lignes avec celles d'Orléans et du centre de la France. Ces travaux, entrepris de compte à demi par les Compagnies, sont confiés à nos ingénieurs. Ils marchent activement, et suivant nos prévisions, ils seront terminés dans les premiers mois de l'année prochaine.

NOUVEAU RÉSEAU.

Sur le nouveau réseau, nous ne nous sommes encore occupés que de la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes. Elle sera prochainement livrée à l'exploitation, et probablement pour la saison des eaux. La voie est posée sur la moitié de sa longueur, et tous les travaux de parachèvement sont poussés avec la plus grande activité. Le trafic de notre ligne de Bayonne ressentira donc, nous l'espérons, pour l'exercice courant, les effets de l'ouverture de cette nouvelle voie de 100 kilomètres, qui longe les vignobles du Gers, traverse un pays très-riche, sera d'une exploitation facile, et détournera des anciennes voies fluviales et de terre les marchandises destinées aux ports de Bayonne et de Bordeaux.

Aux termes de nos nouvelles conventions, nous avons huit ans pour construire les 324 kilomètres qui restent entièrement à notre charge; nous n'avons à subvenir pour les 328 kilomètres que l'Etat doit exécuter, qu'aux dépenses de la voie, du matériel et des stations, ce qui subordonne ces dernières obligations à l'activité que l'Etat mettra dans ces travaux, et nous laisse conséquemment une grande latitude pour y pourvoir. La première partie seule doit, pour le moment, appeler notre sollicitude.

Vous comprendrez, Messieurs, qu'il n'est pas possible de vous proposer un programme bien défini. Les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons nous commandent une grande prudence et une grande modération.

Les 324 kilomètres qui doivent être construits entièrement à nos frais sont divisés en sept lignes distinctes, savoir : de Mont-de-Marsan à Tarbes; de Bayonne à Irun (frontière d'Espagne); de Dax à Ramous (ligne de Pau); d'Agde à Clermont Lodève; de Narouze à Castres; d'Agen à Andrest (ligne de Tarbes); de Saint-Simon à Foix.

La première, celle de Tarbes, qui forme à peu près le tiers de cette partie du nouveau réseau, sera terminée avant trois mois. Pour le surplus, vous devez comprendre que nous devrons éviter, avant tout, d'éparpiller nos ressources. Il sera de bonne administration de n'entreprendre chacune de ces lignes que lorsque nous pourrons les construire promptement. En commençant tout à la fois, comme on serait dans le cas de le faire si on obéissait aux exigences locales, on s'exposerait à faire des dépenses improductives et à ne rien terminer rapidement.

Les anciens délais d'exécution fixés dans nos cahiers des charges ont été d'ailleurs virtuellement modifiés par l'application qui a été faite, depuis deux ans, de la clause qui réserve à l'Etat la fixation des émissions d'obligations; les retranchements que, dans les vues d'ensemble et de prudence, le gouvernement a fait subir, en raison des circonstances financières, aux budgets de toutes les Compagnies, constituent pour elles une prorogation en fait des délais fixés par les concessions originaires.

Le retour de la prospérité pourra sans doute faire ultérieurement cesser ces atermoiements, à la satisfaction de tous les intérêts locaux, mais ils n'en existent pas moins en fait pour le présent.

Nous ne sommes compris dans le chiffre que les Compagnies ont à emprunter pour terminer leur réseau que pour une somme de 125 millions, soit 12 à 15 millions par an; or, si l'on considère que pendant les années de crise de 1856 et 1857, notre Compagnie a pu, avec ses seules ressources, faire face à une dépense de 82 millions en 1856 et de 89 millions en

Digitized by Google

1857, on peut rester convaincu que ces besoins doivent nous laisser entrevoir avec confiance l'avenir.

ROUTES AGRICOLES.

Sur les 500 kilomètres de routes agricoles que notre Compagnie est chargée de construire, 90 sont terminés et 40 sont reçus et remis à l'administration qui est chargée de les entretenir; 100 kilomètres sont en cours d'exécution. Les projets de 110 kilomètres sont soumis à l'approbation de l'administration. On continua les études des autres lignes avec activité; elles seront prochainement terminées. Quant aux travaux, ils sont poussés aussi vite que le permettent les ressources du pays.

La création de ces routes doit amener, dans un temps prochain, des modifications profondes dans l'exploitation et la culture des landes. Les bois qu'elles renferment s'exploitent progressivement; les travaux d'assainissement s'y organisent; une auguste initiative y tente tous les progrès agricoles, y fait expérimenter, le long même de nos voies de fer, toutes les cultures susceptibles de s'y acclimater. Les bienfaits de ces voies de communication, appelées à féconder et à mettre en valeur le sol de ces contrées, sont tous les jours mieux appréciés, et notre trafic ne tardera pas à se ressentir de ce nouvel état de choses.

EXPLOITATION.

La longueur du réseau, qui était de 729 kilomètres à la fin de 1857, s'est accrue de 64 kilomètres par l'ouverture de l'embranchement de Narbonne à Perpignan. La longueur du réseau exploité est donc aujourd'hui de 793 kilomètres, ainsi répartis :

Ligne de Cette :		
De Bordeaux à Cette,	476	
Embranchement de Perpignan,	64	540 kilomètres.
Ligne de Bayonne :		
De Bordeaux à Bayonne,	198	
Embranchement de Mont-de-Marsan,	42	
Embranchement d'Arcachon,	13	253 —
Total,		793 kilomètres.

Rapportée à l'année entière, la longueur moyenne exploitée, qui était de 649 kilomètres en 1857, a été portée à 783 kilomètres en 1858.

En même temps que notre ligne s'est accrue, en se prolongeant dans le Roussillon, elle a reçu à Montauban le tronçon du Grand-Central compris entre Montauban et Aubin. Cette section s'est ouverte au mois de septembre, sur 171 kilomètres de longueur, et nous a mis en relation directe avec les forges et les houillères de l'Aveyron. — Les produits de la gare de Montauban ont doublé immédiatement après l'ouverture.

Notre gare de Béziers est devenue aussi la tête de ligne du chemin de Graissessac, qui s'est ouvert vers la fin de l'exercice, mais d'une façon trop incomplète encore pour influer d'une manière sensible sur notre trafic.

Nous avions signalé, dans le compte rendu de 1857, la convention passée avec le chemin de fer de Paris à la Méditerranée, pour l'exploitation en commun de la gare des voyageurs à Cette. Elle a reçu son exécution. Une convention semblable, et embrassant à la fois la grande et la petite vitesse, a été conclue avec la Compagnie d'Orléans, pour l'exploitation de la gare de Montauban. Le service des deux lignes s'y fait en commun, depuis l'ouverture du chemin d'Aubin.

Nous avons parlé aussi l'an dernier de nos instances auprès de l'administration des douanes pour obtenir la plombage de nos wagons et l'établissement, à Bordeaux et à Cette, de bureaux de transit, indispensables pour développer sur no re ligne le trafic des deux mers. Ce trafic commence à prendre de l'importance. Nos correspondances maritimes nous ont amené 49,817 tonnes, qui ont produit 983,706 fr. Nos demandes ont été accueillies par l'administration des douanes, et les deux bureaux fonctionnent depuis neuf mois. Cette administration nous a aussi accordé plusieurs facilités importantes, que nous avons sollicitées dans l'intérêt de la batellerie et dans le but de faire participer nos canaux au transport des sels, des houilles, des fers, et de certaines marchandises de transit.

Enfin, le traité d'affermage conclu avec les propriétaires du canal du Midi, et approuvé en juin 1858, a reçu son application. Les tarifs du chemin de fer ont été remaniés en vue de cette nouvelle situation. Nous avons maintenu nos bas prix pour toutes les marchandises dont le trafic ne pouvait se développer qu'à cette condition. Nous les avons relevés sur les au res, et nous sommes sortis ainsi des abaissements excessifs que nous avait imposé notre lutte avec la voie d'eau.

L'exploitation de 1858 n'a pu jouir que très-incomplétement du bénéfice de cette transformation, car l'application des nouveaux tarifs n'a pu avoir lieu que vers le mois de septembre, et elle a coïncidé avec un ralentissement extraordinaire du transport des marchandises, qui n'a cessé que vers le mois d'octobre. Mais les résultats seront pleinement acquis dans l'exercice courant, et, pour en apprécier l'importance, il suffit de comparer le premier et le dernier trimestre de 1858.

Dans le premier trimestre, sous l'influence de l'ancien tarif, le tarif moyen perçu par tonne et par kilomètre était de 0 fr. 05 c. 76, et le produit moyen par tonne de 9 fr. 80 c.

Dans le dernier trimestre, le tarif s'est relevé à 7 c. 10 et le produit moyen à 14 fr.

Si l'on compare le premier mois de l'exercice 1859 au mois correspondant de 1858, on trouve :

	Janv. 1859.	Janv. 1858.
Tonnage expédié	55,515t	36,929t
Tarif moyen par tonne et par kilomètre	0f07c80	0f05c60
Produit moyen par tonne	13f67c	9f54c

Nous ferons remarquer à ce sujet que les nouvelles conditions d'exploitation, en nous amenant à un tarif moyen d'environ 7 c. 1/2, n'auront fait que nous placer dans une situation normale à côté des autres lignes, qui exploitent toutes à un tarif moyen compris entre 7 et 8 centimes. L'absorption des deux canaux dans notre exploitation n'aura donc pas écrasé le commerce, comme on paraissait le redouter, par des tarifs élevés. Elle aura simplement fait cesser la situation exceptionnelle que nous imposait la concurrence du canal du Midi. Ainsi tombent ces reproches de monopole, ces réclamations anticipées, et trop souvent intéressées, qu'avait soulevés d'abord notre traité.

Tandis que les diverses causes que nous venons d'énumérer n'ont pu agir que très-imparfaitement au profit de l'exercice 1858, une autre cause funeste a pesé de la manière la plus lourde sur les résultats de cette année. Nous voulons parler de la crise commerciale, que l'industrie des chemins de fer a eu à traverser dans toute l'étendue de l'empire, pendant les huit premiers mois de l'exercice.

A la fin de juillet, notre recette nette, qui était, en 1857, de	6,344,838
n'avait encore atteint à la même époque, en 1858, que	5,768,154
Différence en moins	576,684

Ainsi nos recettes non-seulement n'avaient pas pris l'accroissement que devait naturellement faire présumer le développement du trafic sur une ligne nouvelle, mais elles avaient subi, sur les recettes correspondantes de 1857, une diminution de 9 0/0, diminution d'autant plus anormale que, dans cette période, en 1857, l'embranchement de Perpignan n'était pas ouvert, et que la section de Toulouse à Cette n'avait été exploitée que pendant trois mois.

C'est vers le milieu du mois de septembre seulement que le trafic a repris en partie son allure habituelle, et l'influence de l'accroissement dans les derniers mois a été suffisante non-seulement pour couvrir les pertes subies jusqu'alors, mais pour former en fin de compte un excédent de recettes de 3 millions 248,588 fr., soit 26 p. 0/0 d'augmentation sur l'exercice précédent.

L'exploitation du chemin de fer, comparée dans les deux exercices, donne les résultats suivants :

	1858.	1857.
Recette nette	15.404.436	12.155.848
Dépense nette	8.053.210	7.252.952
Produit net,	7.351.226	4.902.896
Rapport de la dépense à la recette,	52.28 p. 0/0.	59.8 p. 0/0.
Dépense par kilomètre exploité et par an,	10.285	12.000
Recette nette,	19.673	18.730

Ainsi, l'exploitation de 1858 présente :

1° Sur la recette nette totale, dégagée des comptes d'ordre, une augmentation de 3,248,588 fr., soit 26, 7 p. 0/0;

2° Sur le rapport de la dépense à la recette, une réduction de 7 p. 0/0;

3° Sur le produit net, une augmentation de 2 millions 448,330 fr., soit 50 p. 0/0;

4° Enfin, sur la recette par kilomètre exploité et par an, une augmentation de 5 0/0.

On peut juger par là de ce qu'aurait produit notre ligne si l'exploitation avait été dégagée des conditions exceptionnellement défavorables auxquelles elle a été soumise pendant la majeure partie de l'année. Il faut l'apprécier, moins parce qu'elle a rendu réellement, que parce qu'elle aurait dû rendre en dehors de ces circonstances malheureuses. Il faut l'apprécier aussi par la comparaison des effets que la même crise a produits sur les autres lignes. Toutes, sans exceptions, en ont souffert, et aucune d'elles n'a pu regagner le terrain perdu dans la première partie de l'année. Toutes sont arrivées à la fin de l'année avec une diminution plus ou moins notable sur leur recette kilométrique, et notre ligne est la seule, parmi les grands réseaux, qui soit arrivée à clore l'exercice par une augmentation de 5 p. 0/0 sur la recette kilométrique de l'année précédente (1). C'est là, assurément, un résultat qui mérite d'être constaté, et qui proclame nos progrès et notre avenir, malgré les obstacles qu'a rencontrés notre développement dès son début.

Voici quelques autres éléments de comparaison entre les résultats généraux et les deux exercices.

Le nombre total de voyageurs transportés, qui était en 1857 de 2,076,825, s'est élevé en 1858 à 2,807,933.

Le nombre de tonnes transportées s'est élevé de 585,765 à 703,464 tonnes.

Le parcours des trains a été de 2,935,709 kilom. il est supérieur de 100,000 kilomètres seulement au parcours de l'exercice précédent.

La recette moyenne par train, qui était de 4 fr. 68, s'est élevée à 5 fr. 72.

Passons à l'examen détaillé des recettes.

LIGNE DE CETTE.

La longueur moyenne exploitée de la ligne de Cette, qui était de 498 kilomètres en 1857, a été portée en 1858 à 530 kilom.

Les recettes comparées des deux exercices présentent les résultats suivants :

	1858.	1857.
Recettes brutes	12,613,934	9,348,663
Comptes d'ordre à déduire,	1,031,210	848,365
Recettes nettes.	11,582,724	8,500,298
Recettes par kilomètre exploité et par an :		
Brutes.	23,80 c fr.	22,913 fr.
Nettes.	21,853	20,834

L'augmentation est donc :

Sur la recette brute totale, de 3,265,271, soit 35 p. 0/0.

Sur la recette kilométrique, de 1,019 francs : soit 5 p. 0/0.

(1) Voici, d'après le *Moniteur* du 27 février dernier, quelle était la situation des grandes lignes, à la fin du dernier trimestre de 1858 :

	RECETTES PAR KILOMÈTRE et par an.		
	1858.	1857.	Diminution.
Nord,	62,065	63,213	1 118 p. 0/0.
Est,	35,072	38,268	3 287 p. 0/0.
Ouest,	40 659	43,564	3 805 p. 0/0.
Orléans,	38,061	43,568	5 507 p. 0/0.
Paris-Méditerranée,	55,276	57,739	2 463 p. 0/0.

L'ensemble du réseau français, sur une longueur moyenne exploitée de 8,979 kilomètres, a subi sur la recette totale, ramenée au kilomètre et à l'année, une diminution de 3,861 p. 0/0.

Digitized by Google

L'accroissement kilométrique a dû être ralenti ici par l'addition de l'embranchement de Perpignan, moins productif que le tronc principal.

Au mois de juillet dernier, la recette brute du premier semestre n'arrivait qu'à 20,261 francs par kilomètre et par an, tandis qu'à la même époque, le semestre de 1857 donnait une recette brute de 22,238 fr.

Ici, comme sur l'ensemble du réseau, le second semestre a dû racheter la perte considérable subie par le trafic dans la première partie de l'année.

Voyageurs.

La comparaison du transport des voyageurs dans les deux exercices s'établit ainsi :

	1858.	1857.
Nombre de voyageurs transportés.	1,983,087	1,680,635
Nombre de voyageurs transportés à la distance entière.	193,749	216,438
Parcours moyen d'un voyageur.	52k	53k
Recettes totales (y compris le droit du 10e)	5,671,907f	4,819,027f
Produit moyen d'un voyageur.	2f 86c	2f 87c
Tarif moyen par voyageur et par kilomètre.	0f 05c 58	0f 05c 45

Les trains de plaisir et les billets à prix réduits figurent, dans la recette de 1858, pour une somme de 457,975 francs.

Sauf l'accroissement du nombre de voyageurs, tous les autres éléments de ce transport, savoir : le tarif, le produit moyen, le parcours moyen, sont restés à peu près les mêmes.

La répartition par classe s'est faite ainsi :

	1858.	1857.
Voyageurs de 1re classe.	10	9
— de 2e classe.	16	16
— de 3e classe.	74	75

Il semble que l'allongement de la ligne eût dû avoir pour effet d'accroître le parcours moyen, ainsi que la proportion des voyageurs de 1re classe. Mais la création de services de banlieue autour d'Agen, de Toulouse et de Carcassonne, tout en augmentant les recettes, a réagi en sens contraire pour accroître la proportion des voyageurs de 3e classe, et à petit parcours.

Produits accessoires de grande vitesse.

Le produit des bagages a été de 199,275 francs. Il était, en 1857, de 143,920 francs. L'augmentation est due à l'accroissement des voyageurs.

Le produit des messageries, qui était de 277,965 fr., s'est élevé en 1858, à 475,740 francs; il s'est accru, par conséquent, dans un rapport supérieur à l'accroissement kilométrique de la ligne.

Le transport des volailles vivantes, qui était insignifiant en 1857, a produit 65,588 francs en 1858. Ces volailles partent de différents points de la vallée de la Garonne, ainsi que des Pyrénées, et surtout de Toulouse. Elles sont dirigées sur Marseille et sur Barcelone. Ce trafic paraît devoir suivre un mouvement ascensionnel.

En résumé, les transports divers de grande vitesse ont produit 908,861 francs, soit 1,635 francs par kilomètre et par an. En 1858, ce produit n'a été que de 603,073 francs, soit 1,478 francs par kilomètre et par an. L'augmentation est donc de 10 p. 0/0.

Marchandises à petite vitesse.

Voici les résultats comparés des transports de marchandises à petite vitesse :

	1858.	1857.
Nombre de tonnes expédiées.	491,991	375,909
Nombre de tonnes transportées à la distance entière.	150 449	145,744
Parcours moyen d'une tonne	176k	158k
Recette totale des marchandises à petite vitesse.	5,586,186f	3,655,618f
Produit moyen par tonne.	11f 56c	9f 86c
Tarif moyen par tonne et par kilomètre.	0f 06c 6	0f 06c 20

La recette totale des marchandises présente une augmentation de 53 p. 0/0. Il y a eu accroissement aussi dans le tonnage rapporté au kilomètre, ainsi que dans le parcours et le produit moyen par tonne.

Le tarif moyen par tonne ne représente qu'une augmentation légère : nous en avons dit la cause plus haut. Mais dans l'exercice courant, le tarif moyen, à en juger par les résultats du premier trimestre, sera à peu près de 7 centimes 1/2 : il produira ainsi, à *tonnage égal*, un accroissement d'environ 15 0/0 sur le produit des transports à petite vitesse.

En résumé, malgré le chômage commercial qui a pesé si lourdement sur le premier semestre, le produit des marchandises à petite vitesse, qui n'était, en 1857, que de 8,950 francs par kilomètre et par an, s'est élevé, en 1858, à 10,538 francs, soit 7 0/0 d'augmentation.

Le tonnage de remonte a été sensiblement égal à celui de descente, soit 250,000 contre 241,000 tonnes.

L'augmentation la plus remarquable a porté sur les vins et spiritueux (1) ; elle est due à une meilleure récolte des vins dans le Midi, par suite de la décroissance de la maladie de la vigne.

L'ouverture de la ligne du Grand-Central, de Montauban à Aubin, a produit l'accroissement du transport des métaux et de la houille.

Un transport qui mérite de fixer notre attention est celui des chevaux et bestiaux à petite vitesse (2). Le produit de ce transport a été :

En 1856, de	45,700 fr.
En 1857, de	208,817
En 1858, de	395,279

Le nombre de bestiaux transportés, qui était, en 1857, de 193,000 francs, s'est élevé, en 1857, à 387,000.

Ce produit correspond à 745 francs par kilomètre et par an, chiffre supérieur à celui du chemin de Paris à la Méditerranée, qui n'était que de 645 francs en 1857.

En 1857, les marchands de bestiaux n'empruntaient notre ligne qu'avec répugnance et pour de courtes distances seulement. Peu à peu les vieilles habitudes ont été rompues, les parcours se sont allongés, et aujourd'hui les bœufs de la Garonne et de l'Auvergne vont par chemin de fer jusqu'à Marseille et jusqu'à Perpignan, d'où une partie se dirige vers l'intérieur de l'Espagne. Avant l'ouverture de la ligne d'Aubin, les bestiaux de l'Auvergne, du Rouergue et du Quercy étaient conduits par les routes ordinaires jusqu'à Montpellier, et de là en Provence. Nous les recevons aujourd'hui dans la gare de Montauban.

Nous sommes en voie d'organiser une correspondance maritime, de Cette vers les côtes orientales de l'Espagne ; elle donnera plus d'extension encore à ce trafic.

Sur la plupart des lignes, les produits de petite vitesse, d'abord inférieurs à ceux de grande vitesse, ont fini par les égaler, et même par les dépasser, comme cela est arrivé sur les grandes lignes du Nord, d'Orléans et de l'Est. Le même fait commence à se produire sur la ligne de Cette. Le rapport du produit de la petite vitesse à la recette totale a été de :

En 1856, de 32 0/0,
En 1857, de 43 0/0.
En 1858, de 48 0/0.

(*La suite au prochain numéro.*)

(1) Les principales marchandises transportées sont les suivantes :

	1858.	1857.
Céréales, légumes secs et farines,	79,000 tonn.	78,000 tonn.
Vins,	71,000	24,000
Huiles, savons, graisses,	24.000	9,000
Spiritueux,	23.000	9,000
Métaux bruts et ouvrés,	18.000	6,000
Sucres,	15,000	2,700
Bois de chauffage et de construction,	13,000	13,000
Matériaux de construction,	13,000	13,000
Tabacs,	8,000	0,000
Viandes salées, poissons salés,	6,300	2,000
Houille,	6,200	3,600
Prunes sèches,	4,000	2 100
Tissus et mercerie,	4,000	3,500
Sels gemme et marin,	4,500	1,800
Cuirs et peaux,	4,300	2,000
Fruits secs, oranges, grenades	4 000	1,200
Denrées coloniales,	3,800	4,000
Produits chimiques, couleurs, bois exotiques,	3,600	1,800
Laines,	2,900	2,300
Chanvres et cordages,	2,700	2 700
Poterie, verrerie, faïence,	2,500	800
Transports de la guerre,	1.800	2,800

(2) L'accroissement de cette branche des recettes a surtout été sensible dans les gares suivantes :

	1858.	1857.
Moissac : produit annuel des bestiaux,	22,000	8,700
Montauban, —	103.000	23,600
Bram, —	52 000	21,000
Toulouse, —	37,000	26,000
Béziers, —	19,000	5,600
Castelnaudary, —	11,000	5,700

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

26e tirage des Obligations foncières 3 et 4 0/0

Le 26e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 juin 1859, à deux heures et demie.

Ce tirage comprendra trois numéros, dont

le 1er gagnera un lot de. .		100,000 fr.
le 2e » » . .		50,000
le 3e » » . .		20,000

FORGES.

Saint-Dizier, 12 juin :

Fontes.

Les fourneaux tiennent généralement la fonte de forge à 120 fr.; certains même refuseraient ce prix.

Fers laminés.

Sans changement à 270 et 280 fr. franco dans les gares de l'Est.

Affaires nulles.

Fers martelés.

Soutenus à 300 fr. les barres marchandes et à maréchal, en gare de Saint-Dizier.

Pointes.

Paris a lancé un tarif à 42 fr. le n° 18. Nos producteurs, comme les fabricants de la Moselle, tiennent encore le leur à 44 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 31 mai :

Gartsherrie n° 1, 63 fr. 10; dito n° 3, 61 fr. 25; Calder, n° 1, 62 80; Glengarnock n° 1, 63 75; Coltness n° 1, 63 10 à 64 35; Blair et Eglinton n° 1 61 20 à 62 35; Summerlée, Langloan, Clyde, Govan Mouklaud et autres bonnes marques, 59 65; warrants numéros mélangés, 59 85 à 60.

Ces prix sont ceux qu'on raisonne aujourd'hui; mais ces jours derniers un traitait au-dessous.

Le prix des fers et des tôles est purement nominal, et on obtiendrait une réduction considérable pour affaires de quelque importance.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1568 —

11e année. — 23e semaine.

Du 4 au 10 juin 1859.

137.644 Voyageurs	395 499 74
Bagages, Marchandises, etc.	677.497 66
Total	1.072.997 40
Recettes antérieures	23.806.595 96
Total	24.879.593 36
23e semaine de 1859	1.072.997 40
Semaine correspondante de 1858	962.329 06
Différence	110.668 34
Recettes depuis le 1er janvier 1859	24.879.593 36
— — 1858	21.786.296 21
Différence	3.093.297 15

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 4 au 10 juin 1859.

108.614 Voyageurs	428.405 57
Bagages, Marchandises, etc.	781.095 34
Total	1.210.400 91
Semaine correspondante de 1858	1.102.027 72
Différence	108.373 19
Recettes depuis le 1er janvier 1859	27.355 340 14
— — 1858	23.504.283 16
Différence	3.851.056 98

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Mai 1859.

Voir le numéro du 11 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 4 au 10 juin 1859.

Voyageurs	705.576 25
Bagages et Marchandises	1.515.015 10
Total	2.220.591 44
Semaine correspondante de 1858	1.438.285 69
Différence	782.305 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859	42.921.505 08
— — 1858	32.448.962 52
Différence	10.472.542 56

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. | Moulins à Lyon / Nevers à Brioude | BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 490 kilomètres
1858. — 402 —

Du 4 au 10 juin 1859.

Voyageurs	80.161 20
Bagages et Marchandises	194.589 30
Total	274.750 50
Semaine correspondante de 1858	246.724 71
Différence	28.025 79
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.245.926 55
— — 1858	5.448.855 93
Différence	797.070 62

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 925 —

Du 4 au 10 juin 1859.

349.069 Voyageurs	500.910 72
Marchandises, etc. — Grande vitesse	81.973 58
— — Petite vitesse	391.743 79
Total	974.628 00
Semaine correspondante en 1858	811.326 65
Différence	163.301 44
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	19.844.463 29
— — 1858	16.623.234 56
Différence	3.221.228 73

NORD.

1859. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1858. — 882 —

Du 4 au 10 juin 1859

157.230 Voyageurs	377.809 84
Bagages, Marchandises, etc.	666.570 82
Total	1.044.380 66
Semaine correspondante de 1858	910.573 12
Différence	133.807 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859	23.716.813 43
— — 1858	22.586.515 33
Différence	1.130.299 10

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets a Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 749 kilomètres.
1858. — 709 —
Canal latéral : 211 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 4 au 10 juin 1859

CHEMIN DE FER.

45.321 Voyageurs	130.853 12
Bagages, Marchandises, etc.	262.095 92
Total	401.949 03
Canal latéral et canal du Midi	67.973 53
Total	459.922 56
23e semaine 1858. Chemin de fer	306.139 »»
— — Canal	33.581 57
Total	332.720 57
Chemin de fer, différence sur 1859	93.810 03
Canal, — —	24.391 96
Total	120.202 01
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	9.300.815 05
— — 1858	6.296.205 32
Différence	3.004.609 73

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 229 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 4 au 10 juin 1859

22.290 Voyageurs	65.053 47
Bagages et Marchandises	78.544 95
Total	143.598 42
Semaine correspondante de 1858	101.086 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.614.072 25
— — 1858	1.650.178 99

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 137 kilomètres.
1858. — 52 —

Du 4 au 10 juin 1859.

12.441 voyageurs	21.222 54
Bagages, Marchandises, etc.	40.026 30
Total	61.248 84
Semaine correspondante de 1858	21.369 68
Différence	39.879 16
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.325 976 23
— — 1858	437.835 81
Différence	888.140 42

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1858. — 110 —

Du 4 au 10 juin 1859

11.850 Voyageurs	25.740 2
Bagages, Marchandises, etc.	21.612 33
Total	47.352 59
Semaine correspondante de 1858	24 336 85
Différence	23.015 74
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.085.182 06
— — 1858	522.500 19
Différence	562 681 87

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 4 au 10 juin 1859.

Voyageurs	2.352 30
Bagages, Marchandises, etc.	24 606 10
Total	26.958 40
Semaine correspondante de 1858	17.513 70
Différence	9.444 70
Recettes depuis le 1er janvier 1859	539.3 8 75
— — 1858	364 100 75
Différence	175.148 »»

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1164 —

Du 4 au 10 juin 1859

64.243 Voyageurs ..... En florins	172.203 »»
»».»»» tonnes Marchandises	190.586 »»
Total	362.789 »»
Semaine correspondante de 1858	302.599 »»
Différence	60.190 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.909.662 »»
— — 1858	6.050.225 »»
Différence	859.437 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 613 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 511 —

Du 4 au 10 juin 1859. (1)

Ligne de Trieste.

47.109 Voyageurs	151.784 65
Bagages et Marchandises	923.070 25 1.074.954 70

Ligne Lombard-Vénitienne.

7.548 Voyageurs	26.292 50
Bagages et Marchandises	241.990 »» 268.282 50
Total	1.343.137 20
Semaine correspondante de 1858	786.705 51
Différence	556.630 69

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	24.620.549 12
— — 1858	14 094.047 46
Différence	10.125.901 66

(1) Les recettes de cette semaine ne comprennent pas exactement toutes celles des lignes lombardes, par suite des événements militaires.

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

1859. Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — 445 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

18.886 Voyageurs	84.924 69
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	15.984 87
— (petite vitesse)	137.238 35
Total	236.347 91
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	4.064.795 19
Total	4.301.143 10
Semaine correspondante de 1858	218.234 45
Différence	18.113 46

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 260 kilomètres.
1858. — 201 —

Du 4 au 10 juin 1859

28.275 Voyageurs	49.321 85
Bagages, Marchandises	41.377 78
Total	90.699 63
Semaine correspondante de 1858	82.358 10
Différence	8.341 53
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.842.757 37
— — 1858	1.970.035 07
Différence	762.722 30

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 3 au 9 juin 1859

14.031 Voyageurs	19.431 80
Bagages, Marchandises, etc.	11.364 45
Total	30.796 24
Période correspondante de 1858	22.609 35
Différence	8.186 89
Recettes depuis le 1er janvier 1859	579 203 56
— — 1858	310.921 35
Différence	268.282 21

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 3 au 9 juin 1859

4.538 Voyageurs	1.867 05
Marchandises	339 25
Total	2.206 30

UNION DES CHEMINS SUISSES

Mai 1859

1859. Longueur exploitée : 295 kilomètres
1858. — 142 —

149.045 Voyageurs	156.000 21
Marchandises et Bagages	65.244 38
Total	235.244 59
Mois correspondant de 1858	109.699 45
Différence	125.635 14
Recettes depuis le 1er janvier 1859	992.903 37
Recettes depuis le 1er janvier 1858	386.274 66
Différence	606.718 71

NORD-EST SUISSE.

Mai 1859.

1858 Longueur exploitée : 162.8 kilomètres

193.909 Voyageurs	132.900 »
373.000 quint. Marchand. et bagages	135.000 »
Total	277.900 »
Mois correspondant de 1857	250.572 »
Différence	26.428 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.190.097 »
— — 1858	786.323 »
Différence	407.774 »

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de mai 1859	159.183 87
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859	665.837 61
Total	825.021 48

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859 Longueur exploitée : 15 kilomètres.

6.919 Voyageurs	4.248 45
Bagages, Marchandises, etc.	14.671 85
Total	18.920 30
Recettes antérieures	63.004 65
Total	81.924 95

CENTRE BELGE.

Mai 1859.

Voir le numéro du 11 juin.

ANVERS A GAND.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Mai 1859	64.830 90	5 1ers mois 1859	283.765 07
Mai 1858	65.831 08	id. 1858	293.395 50
Différence	1.000 18		10.630 43

HAINAUT ET FLANDRES.

Avril 1859.

Voir le numéro du 7 mai

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1859.	Recettes. 1858.	Augmentation En 1859	Augmentation 0/0
Mai	79.929 56	68.524 01	11.595 55	16 64
5 1ers mois	529.829 36	469.190 52	69.629 74	15 13

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	Recettes 1858.	Augmentation en 1859.	Augmentation Soit 0/0
Mai.	956.529 58	885.269 60	71.268 98	8.05
5 1ers Mois	7.939.158 33	6.342.835 76	696.322 57	10.98

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en avril 1858	39.722
Becs éclairés en avril 1859	49.075
Augmentation avril 1859	9.353 becs
Recettes du gaz. — Avril 1858	105.951 46
Recettes du gaz. — Avril 1859	124.339 62
Augmentation en avril 1859	18.388 10

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858	372.496 16
Total	470.137 66

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

Section du Bourbonnais.
(Partie nord du réseau).

Echéance du 1er juillet 1859.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central, emprunt 1853-54 ;

3° Des chemins de fer de Jonction du Rhône à la Loire, 1re série, à 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 2e série, 3 0/0;

5° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1847,

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1859 leur sera payé à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Par obligation du Bourbonnais, du Grand-Central et de Rhône-et-Loire, 2e série, 3 0/0, 20 c.

Id. de Rhône-et-Loire, 1re série, à 9/0, 35 c.

Id. de Saint Etienne à Lyon, emprunts réunis et reconnaissances de capitalisation, 05 c.

Id. de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850, 60 c.

Id. de St-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847, 55 c.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus à partir du lundi, 20 juin, de 10 heures à 2 heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1855), sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant se faire à cette occasion.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU
(*Lyon a la Méditerranée.*)
Rue Laffitte, 17.

Emprunt 3 0/0 *de la fusion.* (Emission de 1858.)

Emprunts 3 9/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée* (1852 et 1855).

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échéant le 1er juillet prochain sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Com-

Digitized by Google

pagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement ser fait, pour les trois émissions, à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;

7 fr. 31 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt* :

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 courant, de dix à deux heures.

Emprunt 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.

Le semestre d'intérêts des *obligations 5 0/0 de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon*, échéant le 1er juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, à raison de:

25 fr. par obligation nominative ;

24 fr. 35 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

CHEMIN DE FER

DU NORD

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que le complément du dividende et les intérêts du semestre, échéant le 1er juillet 1859, sont :

36 fr. » pour les actions anciennes ;
7 fr. 50 pour les actions nouvelles ;
7 fr. 50 pour les obligations ;

Seront payés à la caisse de la Compagnie, 24, place Roubaix, à partir du 1er juillet 1859.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0.65 c. par coupon ;
Pour les actions nouvelles, 0.50 c. par coupon ;
Pour les obligations, 0.20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis à l'impôt, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations seront admis à présenter leurs titres nominatifs et à déposer leurs coupons, à partir du 18 juin courant, de dix heures à une heure, au bureau des titres.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs de titres de la Compagnie que le semestre échéant le 1er juillet 1859, sera payé à partir dudit jour, à raison de:

10 fr. » par action nominative ;
9 fr. 58 par action au porteur (déduction faite de l'impôt);
7 fr. 50 par obligation nominative;
7 fr. 31 par obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ;

A Lyon, rue Impériale, 33 ;

A Marseille, à la gare du chemin de fer ;

A Genève, chez MM. Ch. Kohler. et C°, banquiers ;

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/4 0/0, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

Les porteurs de titres pourront déposer à l'avance, dans les bureaux de la Compagnie leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 juin, de dix heures à deux heures.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignés, échéant les 1er et 6 juillet 1859, seront payés auxdites dates, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des titres au porteur se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0.....	7.31
Obligations 4 0/0.....	9.77
Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848).	29 33
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1852-54)..	24.37
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1853)....	24.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49)	24.34
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite, emprunt 1839)	24.37
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite, emprunt 1843).....	24.39
Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845)....	19.49

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les intérêts afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts, échéant le 1er juillet 1859, sera payé comme suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 5 fr. (par coupon) ;
Obligations, 7 fr. 50 (par coupon).

Sur les titres au porteur :

Actions, 4 fr. 65 (par coupon, impôt déduit) ;
Obligations, 7 fr. 32 (par coupon, impôt déduit).

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Lyon, chez MM. Vve Guérin et fils, banquiers, quai de Retz ;

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et C°, banquiers.

Le premier tirage pour l'amortissement de 48 obligations de la Compagnie aura lieu le 25 juin, à 1 heure :

Au siége social, 5, square Clary.

Les numéros sortis seront remboursés, à dater du 1er juillet prochain, au siége de la Société générale du Crédit mobilier.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1859, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement pour les titres au porteur aura lieu, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1859, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement aura lieu pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 19 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

CHEMIN DE FER DE

BESSEGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1859 sera payé, à partir dudit jour, à raison de :

10 fr. par action nominative ;
9 fr. 63 par action au porteur (déduction faite de l'impôt).

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale, 12, rue Bergère ;

A Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dus au 1er juillet 1859, à raison de 6 0/0 l'an, et s'élevant à 12 fr. pour chaque action libérée de 600 fr., s'effectuera, à partir de ladite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigue fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C° ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt au 1er juillet 1859, soit 7 fr. 50 c. par obligation, s'effectuera à partir de ladite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C° ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts dus pour le semestre courant, échéant au 30 juin, à cinq pour cent l'an, sur les sommes versées sur les actions du *chemin de fer Elisabeth*, seront payés à partir du 1er juillet prochain, de neuf heures à midi (les dimanches et fêtes exceptés), par la Société I. R. autrichienne privilégiée de chemin de fer pour le commerce et l'industrie à Vienne :

A raison de quatre florins 46 1/4 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur cent soixante-dix florins, ou quatre-vingt-cinq pour cent versés par action.

Et cinq florins 25 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur deux cents florins, montant des actions libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient toucher ces intérêts à Paris, sont invités à s'adresser à MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, n° 21, qui sont chargés de les payer.

A cet effet, les actions non encore libérées doivent être présentées par ordre numérique, accompagnées de bordereaux signés par les porteurs, avec indication de leur domicile.

En ce qui concerne les actions entières ou libérées, il suffit, pour toucher lesdits intérêts, de présenter, également par ordre numérique et accompagnés de bordereaux semblables, les coupons échéant le 1er juillet 1859.

Les feuilles de coupons, pour les actions entièrement libérées, sont délivrées sur la présentation des titres à la caisse centrale de la Société à Vienne.

Vienne, le 8 juin 1859.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Les administrateurs-gérants ont l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations anciennes et nouvelles que l'intérêt semestriel échéant pour chacun de ces titres le 1er juillet 1859, sera payé, savoir :

A raison de 12 fr. 50 c. pour chaque obligation ancienne,

Et à raison de 7 fr. 50 c. pour chaque obligation nouvelle.

Les paiements, en ce qui concerne les titres au porteur, seront réduits à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les obligations du 1er emprunt (10e coupon) à 12 fr. 15 c.

Pour les obligations du 2e emprunt (3e coupon) à 7 fr. 30 c.

Les paiement auront lieu :

A Paris, au Siége social, place Vendôme, 16 ;

A Toulouse, au bureau de l'entrepôt, port Saint-Etienne.

A Albi, chez M. PALIÈS, directeur commercial.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 f., du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts à échoir le 1er juillet 1859, de 25 fr. par obligation, seront payés dès ce jour, contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la banque de crédit suisse allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Heutsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lütscher ;

A Stuttgardt, chez MM. Benedikt frères ;

A Carlsruhe, chez MM. Haas, frères ;

A Francfort, chez MM. de Rothschild et fils.

Paris, le 15 juin 1859.

SOCIÉTÉ R. G. D.

DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions n'ayant pas atteint le chiffre nécessaire pour valider les délibérations sur une première convocation, l'assemblée générale ordinaire annoncée pour le 30 mai est remise pour le 30 juin, à trois heures précises, au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, 68.

MM. les actionnaires qui n'ont pas réclamé leurs cartes pour l'assemblée du 30 mai, et qui voudront assister à l'assemblée du 30 juin, auront à déposer leurs actions d'ici au 16 juin.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 1er juillet, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

CHEMIN DE FER DE TUDELA

AU PORT DE BILBAO

Travaux

DE CHEMINS DE FER EN ESPAGNE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Tudela à Bilbao a l'honneur de prévenir les personnes qui voudraient concourir à l'exécution des travaux de ladite ligne, qu'à partir du 20 juin courant les plans, cahiers des charges, etc., des 2e, 3e et 4e sections, dont la longueur totale est d'environ 91 kilomètres à partir d'Arrancudiaga, à 16 kilomètres de Bilbao jusqu'au delà de Miranda de Ebro, sur la rive droite de ce fleuve, seront déposés dans les bureaux de ladite Compagnie, *calle de Bidebarrieta, n° 20, à Bilbao*, où l'on pourra en prendre connaissance et où l'on donnera en outre tous les renseignements désirables. — Les soumissions pour une seule des sections ou pour l'ensemble devront être présentées sous pli et cachetées, conformément aux conditions que l'on pourra consulter en même temps à cet égard. Elles seront reçues jusqu'au 1er août prochain, à midi. — Le conseil d'administration se réserve expressément le droit d'accepter les propositions qui lui paraîtraient les plus favorables, comme aussi de n'en accepter aucune dans le cas où elles ne lui paraîtraient pas convenables aux intérêts de la Compagnie. — Les personnes qui présenteront des soumissions sont prévenues qu'elles auront à fournir un cautionnement pour la garantie de l'exécution de leur contrat, et elles devront prouver en outre qu'elles possèdent ou posséderont sur les lieux, à l'époque fixée pour le commencement des travaux, les outils, machines, etc., enfin tout le matériel nécessaire pour terminer lesdits travaux dans le délai convenu.

Bilbao, le 9 juin 1859.

Le directeur,

Cipriano Segundo MONTESINO.

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 seront payés, sur présentation du coupon n° 4, et à partir du 1er juillet prochain, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandre ;

A Paris, chez MM. de Bionay et Boissonnas, banquiers, 58, rue de Provence.

AVIS

A MM. LES ACTIONNAIRES CAVÉ

Les liquidateurs de l'ancienne Société Charbonnier, Bourgougnon et Ce, connue sous la dénomination des ETABLISSEMENTS CAVÉ, ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires qui ont échangé leurs titres contre des obligations de la Société J.-F. Cail et Ce, que le paiement des intérêts du deuxième semestre, à raison de 10 fr. par obligation (sous déduction de 0,27 c. pour droit de l'Etat) aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, au siége de ladite Société, quai de Billy, 18, tous les jours, de neuf heures à cinq heures.

Pour éviter des pertes de temps et des dérangements inutiles à MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé, ceux-ci pourront, *à partir du 15 juin* courant, en venant remettre leurs actions au siége de la liquidation, rue du Faubourg-Saint-Denis, 222, recevoir en même temps :

1° *Une obligation* de 450 fr. de la Société J.-F. Cail et Ce pour *cinq actions* Cavé,

2° *Un bon d'éventualité* pour chaque action Cavé. Ce bon sera remboursable par la liquidation, après l'apurement des comptes litigieux de M. Cavé et des anciens gérants.

3° *Une somme de* 20 fr. (sous déduction de 0,54 c. pour droits de l'Etat) par chaque obligation pour l'intérêt semestriel échu le 1er janvier dernier et pour celui à échoir le 1er juillet prochain.

On croit devoir prévenir ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs titres contre des obligations d'ici *au 31 août prochain au plus tard*, qu'ils ne participeront pas au tirage annuel (qui aura lieu au mois de septembre) des 800 obligations remboursables à 450 fr.

Les bureaux de la liquidation sont ouverts tous les jours (excepté les dimanches et jours fériés), de neuf heures du matin à cinq heures de l'après-midi, rue du Faubourg-Saint-Denis, 222.

GROSJEAN-ROUSSEL, — BAUGEROLLE.

COMPAGNIE

HOUILLÈRE DE LA MOSELLE

M. Pouguet a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêts n° 2, échu le 30 juin, sera payé, au siége de la Société, à Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, 9, Faubourg-Poissonnière, à partir du 1er juillet prochain. Ce paiement sera fait à raison de 20 fr. pour les titres nominatifs, et 19 fr. 31 c. pour ceux au porteur, déduction faite de l'impôt.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

NU-PROPRIÉTAIRES

Les actionnaires sont prévenus qu'il leur sera payé, au siége social, 35, rue Louis-le-Grand, à partir du 1er juillet prochain : 1° 2 0/0 complément du dividende de 1858, et 2° 2 0/0 à titre d'intérêt pour le premier semestre de 1859.

COMPAGNIE DES

MINES ET FONDERIES DE SANTANDER

AVIS.

Le gérant de la Compagnie *des mines et fonderies de la province de Santander*, a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, pour éviter les répartitions avant approbation de l'inventaire annuel, l'assemblée générale du 30 octobre 1858 a décidé que les bénéfices de l'exercice courant qui sera clos le 30 juin 1859, seraient répartis, portion les 1er juillet 1859 et 1er janvier 1860, et le solde le 1er juillet suivant.

Pour entrer dans une voie de complète régularité et se conformer aux divers arrêts qui ont été récemment rendus, le gérant a décidé, d'après l'avis du conseil de surveillance, que le coupon échéant le 1er juillet 1859, sera payé après la prochaine assemblée générale annuelle qui se réunira dans le commencement du mois d'octobre 1859.

OBLIGATIONS DU PIÉMONT

MM. Henich, Lumcher et Ce, 23, rue Saint-Georges, paieront à bureau ouvert les coupons échus, à partir du 27 juin prochain.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

A MADRID.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils auront à toucher, à partir du 1er juillet prochain :

Rx 57 » Dividende de l'année 1858, suivant décision de l'assemblée générale du 25 avril dernier.

42 75 Intérêts à raison de 6 0/0 sur Rx 1,425 (fr. 378), montant des versements effectués sur chaque action.

Rx 99 75 Total par action pour le coupon échéant le 1er juillet 1859.

Ces coupons devront être présentés avec bordereaux en double, et seront payés :

A **Madrid**, au **siége social** ;

A **Paris**, chez MM. **de Rothschild frères**, jusqu'au 31 août prochain, à raison de fr. 25 93 1/2, équivalant aux Rx 99 75 par action, au change de fr. 5 20 c.

Madrid, le 10 juin 1859.

Le directeur,

CAMACHO.

COMPAGNIE

DE CHARBONNAGES BELGES

EMPRUNT DE 700,000 FRANCS.

Dans l'assemblée générale extraordinaire du 5 de ce mois, MM. les actionnaires ont décidé :

Qu'une somme effective de 700,000 f. serait empruntée pour être plus spécialement affectée à la construction des importants embranchements qui doivent relier les établissements de l'Agrappe et ceux de Grisœuil et de Jolimet et Roinge au chemin de fer de Mons à Hautmont.

Cet emprunt sera fait au moyen d'o-

Digitized by Google

bligations au porteur, à amortir en quarante-cinq années, portant 15 fr. d'intérêts, payables par semestre à partir du 1er juillet prochain, et remboursables par 500 fr., d'après le tirage au sort qui se fera chaque année à partir de 1862.

L'émission aura lieu à raison de 280 fr. par action, pour toutes les souscriptions qui auront lieu avant le 1er juillet prochain.

La préférence sera donnée aux actionnaires dans la proportion de leurs actions.

La souscription pourra être faite :

A Frameries, à l'administration de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. de Rothschild, banquiers ;

A Bruxelles, chez M. Lambert, banquier, rue Neuve, 20 ;

A Mons, chez M. Dessigny, banquier.

COMPAGNIE

DE CHARBONNAGES BELGES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 5 de ce mois a décidé que, vu les dépenses nécessitées par les travaux considérables exécutés en 1858 pour la mise en exploitation de la concession de Grisœuil et pour l'amélioration des autres établissements, il ne serait distribué aux actionnaires, à titre d'intérêts et de dividende sur les 8 1/2 0/0 de bénéfices constatés pour l'exercice 1858, que 5 0/0 du capital nominal des actions, soit 25 fr. par action, qui seront payés par moitié de 12 fr. 50 c. chacune, soit à Frameries, à la caisse de la Compagnie; soit à Paris, chez MM. de Rothschild, banquiers, savoir : la première moitié, à partir du 30 juin, contre le coupon n° 11, et la seconde moitié, à partir du 30 novembre prochain, contre le coupon n° 12.

Dans cette même assemblée, le tirage au sort a désigné pour être amorties et remboursées les actions dont les numéros suivent :

170, 235, 825, 835, 836, 1033, 1093, 1712, 1901, 2363, 2663, 2781, 3147, 3620, 3731, 3924, 4255, 4300, 4435, 4553, 4682, 4961, 4976, 5029, 7325, 7559, 7725, 7828, 7940, 8032, 8783, 8865, 9299, 9344, 9900, 9911, 10072, 10331, 10363, 10991, 11059, 11208, 11254, 11494, 11543, 11770, 14263, 14364, 14455, 15015, 15059, 15410, 15872, 17045, 17074, 17201, 17217, 17508, 17659, 17720, 17862, 18445, 18810, 19485, 19705, 19848, 20001, 20036, 21036.

Chaque action sera remboursée, à partir du 1er janvier 1860, moyennant 300 fr., et en échange, il sera délivré au porteur une action de jouissance, conformément à l'article 38 des statuts.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V.-C. BONNARD ET Cie.

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

Dans sa séance du 1er juin 1859, le conseil de surveillance a constaté l'annulation de mille neuf cent six actions du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT, qui, ajoutées aux 8,095 actions précédemment annulées, font ensemble 10,001 actions amorties, en exécution de la délibération de l'assemblée générale du 15 février 1859.

Voici les numéros de ces 1,096 actions qui ont également été frappées du timbre d'annulation :

1° 41 *titres de* 1 :

Numéros :

157	2983	6012	9785
404	3094	6028	10197
506	3630	6377	10435
507	3699	6557	10776
502	4740	6785	11631
1027	4922	7182	11732
1928	4923	8929	11908
2580	5008	9202	11958
2083	5421	9203	12014
2962	5539	0204	14408
2963			

Ensemble... 41

2° 17 *titres de* 5 :

21336 à 21340	36141 à 36145
23051 à 23055	37006 à 37010
23086 à 23090	41991 à 41995
24551 à 24555	44796 à 44800
26416 à 26420	45206 à 45210
27064 à 27070	45471 à 45475
27506 à 27510	48496 à 48500
29211 à 29215	56796 à 56800
33191 à 33195	

Ensemble.... 85

3° 43 *titres de* 10 :

161631 à 161640	185791 à 185800
161821 à 161830	186301 à 186310
162461 à 162470	186471 à 186480
162691 à 162700	187171 à 187180
163131 à 163140	189181 à 189190
163161 à 163170	192881 à 192890
165561 à 165570	193371 à 193380
165681 à 165690	194411 à 194420
166261 à 166270	194481 à 194490
170691 à 170700	197521 à 197530
170931 à 170940	198841 à 198850
171001 à 171010	198941 à 198950
171341 à 171350	199341 à 199350
171351 à 171360	209251 à 209260
171741 à 171750	210071 à 210080
175071 à 175080	211901 à 211910
177451 à 177460	212191 à 212200
177581 à 177590	212201 à 212210
179351 à 179360	212211 à 212220
181851 à 181860	212521 à 212530
183371 à 183380	212831 à 212770
183631 à 183340	

Ensemble..... 430

4° 12 *titres de* 25 :

060601 à 060625	081301 à 081325
065226 à 065250	086976 à 087000
076401 à 076425	688701 à 688725
077001 à 077025	690126 à 690150
078126 à 078150	090176 à 090200
670226 à 670250	692951 à 692975

Ensemble.... 300

5° 13 *titres de* 50 :

864051 à 865000	923001 à 923050
867751 à 867800	929051 à 929100
877451 à 877500	930001 à 930050
877701 à 877750	933101 à 933150
879091 à 879050	933551 à 933600
914651 à 914700	933751 à 933800
021351 à 021600	

Ensemble.... 650

6° 9 *titres de* 100 :

944501 à 944000	950001 à 957000
956701 à 956600	957001 à 957100

Ensemble.... 400

Total des actions annulées.. 1906

Le gérant,

V.-C. BONNARD.

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

12e ADJUDICATION, comprenant 9 LOTS DE TERRAINS, du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT, *le dimanche* 10 *juin* 1859, à deux heures précises, à *Billancourt*.

MISES A PRIX de 1,600 à 8,050 fr.

Paiement du prix, soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

MOYENS DE TRANSPORT : le chemin de fer d'Auteuil, — le chemin de fer Américain, les Gondoles et le bateau à vapeur de Paris à Saint-Cloud, s'arrêtant à Billancourt.

PLANS ET RENSEIGNEMENTS, Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* du bateau à vapeur.

TERRAIN

A Paris, rue Miromesnil, 53,

A vendre à l'amiable, en cinq lots, édifié de divers bâtiments, écuries, remises. — Façade sur la rue Miromesnil et les avenues Munich et Percier. — Contenance, 2,387 mètres environ.

S'adresser à Me RICHARD, notaire, à Alençon (Orne).

L'UNIVERS ILLUSTRÉ

JOURNAL HEBDOMADAIRE,

Bureaux : 13, rue Bonaparte.

S'il est des promesses auxquelles on pense pouvoir aisément se soustraire, c'est sans contredit les promesses d'un prospectus. Mais tel n'a pas été l'avis de l'*Univers illustré*. On peut dire de ce charmant journal que son programme a été constamment et consciencieusement suivi. Aux chefs-d'œuvre qu'il a publiés succèdent, dans chacun de ses numéros, des chefs-d'œuvre nouveaux, et un texte aussi spirituel qu'intéressant encadre merveilleusement ses planches artistiques. — Les événements actuels lui fournissent de nouvelles et curieuses matières ; car il tient à honneur de suivre les péripéties de la guerre, et d'en rapporter, au moyen du crayon et du burin, les plus remarquables épisodes. — Un autre point a appelé son attention : chacun veut étudier le théâtre de la lutte et les mouvements des armées. Aussi que de cartes d'Italie ont paru depuis quelque temps! Mais comment s'en servir? Comment y suivre les opérations ? L'*Univers illustré* a eu l'heureuse idée d'offrir *gratuitement* et *franco*, à chacun de ses nouveaux abonnés et à ceux qui renouvelleront pour une année leur abonnement, quelle qu'en soit l'échéance, une boîte renfermant un assortiment d'*indicateurs*. Ces *indicateurs* sont de fines tiges d'acier surmontées de cocardes et de pavillons aux couleurs de la France, du Piémont et de l'Autriche. En les piquant sur la carte, on se rend très-aisément compte de la position respective des parties belligérantes. S'agit-il de simples détachements, on en jalonne la marche au moyen d'indicateurs spéciaux, à tête arrondie et coloriée. Les flottes font-elles un mouvement, de nouveaux *indicateurs*, aux pavillons des différentes nations, servent à marquer le mouillage où elles s'arrêtent. Les *indicateurs* sont indispensables à quiconque tient à bien comprendre la guerre actuelle.

Le prix de la boîte d'*indicateurs* est de 5 fr. pour ceux qui ne sont pas abonnés. L'abonnement est de 10 fr. pour l'année.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi, à 7 heures 30 m. du matin.

Service quotidien sur Gênes. — Départs de Marseille à 7 h. 30 du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 4 juin 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 29 mai.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 29 mai. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 5 juin 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse de Paris avait suivi avec une très-vive anxiété les débats du parlement anglais qui devaient décider du sort du cabinet Derby. Ce ministère avait témoigné son mauvais vouloir pour la France, et son maintien aux affaires aurait pu amener de nouvelles complications européennes : aussi la rente française, qui était en voie de baisse à 61 70 et 61 65, a remonté vigoureusement aussitôt qu'on a su qu'un vote de défiance de la chambre des communes forçait le cabinet tory à se retirer. La rente s'est relevée lundi dernier à 63 45, mais le mouvement ascensionnel a encore été arrêté momentanément par la nouvelle que la Prusse avait décidé la mobilisation de six corps de son armée. Cette mesure, mal interprétée, a fait reculer la rente à 61 90, et les réalisations de bénéfices ont contribué aussi à ce mouvement rétrograde. Mais on n'a pas tardé à se rassurer; le même jour où le 3 0/0 était tombé à 61 90, on remontait à 62 45, et à la Bourse d'hier le cours se maintenait avec une nouvelle amélioration.

En dehors des nouvelles du théâtre de la guerre qui continuent d'être très-favorables, l'extrême abondance des capitaux sur le marché arrête toutes les velléités de réaction de la spéculation. Les titres sont toujours fort rares sur le marché, et l'on a fait depuis le commencement du mois de nombreux escomptes qui ont forcé le découvert à reprendre une partie de ses valeurs. Les acheteurs de rente française sont d'ailleurs encouragés par la hausse rapide des consolidés anglais qui étaient il y a huit jours à 93 1/2, et qui, après le détachement d'un coupon de 1 1/2 0/0 se retrouve maintenant à 93.

Les mouvements ont été plus restreints sur les actions que sur la rente. On s'est livré à beaucoup d'arbitrages en faveur de la rente. Cependant les cours des actions présentent tous une amélioration notable sur la semaine dernière. La liquidation de quinzaine qui a eu lieu hier s'est faite dans des conditions favorables par suite du découvert qui était obligé de payer de nouveaux déports pour continuer les opérations.

Les escomptes ont continué sur les actions et n'ont été suspendus que deux jours avant la liquidation. Ils ont eu pour résultat d'inquiéter les vendeurs et de les forcer de rester à l'écart; mais ils ont en même temps réduit la masse des affaires. On a fait principalement un grand nombre d'arbitrages. Les uns vendaient des actions d'Orléans et rachetaient par contre de la rente; d'autres faisaient des opérations du même genre entre les divers chemins. On achetait surtout du Lyon-Méditerranée, dont les cours sont toujours soutenus par le chiffre considérable des recettes.

L'assemblée générale du Midi, qui a eu lieu vendredi dernier, n'ayant pas annoncé de dividende, cette valeur, qui avait été ramenée au pair, a rétrogradé à 462 50; mais elle a ensuite remonté à 480.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 9 jusqu'à celle du 16 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 62 35 à 63 50; elle a rétrogradé à 62 10, et elle est restée à 62 80. Elle a varié à terme de 62 25 à 63 45; elle est retombée à 61 90, et elle est restée à 62 60.

La rente à 1/2 0/0 a monté de 92 à 93; elle est restée à 92 75.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 63 25 à 64 10; il a fermé à 63 50. Les petites coupures ont fait 64 50 et sont restées à 64 40.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,800 à 2,770; elles sont restées à 2,770.

Le Crédit foncier a varié de 645 à 640. Le Comptoir d'escompte s'est maintenu à 590.

Le Crédit mobilier a monté de 651 25 à 658 75; il a reculé à 645; il est resté à 642 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,242 50 à 1,230; elles sont restées à 1 215.

Le Nord ancien a monté de 915 à 930; il est resté à 922 50. Le Nord nouveau a varié de 777 50 à 795; il a fermé à 782 50.

L'Est a monté de 612 50 à 617 50; il a rétrogradé à 600, et il est resté à 615.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 825 à 840; il a reculé à 817 50, et il est resté à 831 25.

Le Midi a monté de 472 50 à 500; il a fléchi à 462 50, et il a fermé à 480.

L'Ouest a varié de 510 à 520; il est resté à 510.

Le Genève a monté de 492 50 à 500; il est resté à 496 25.

Les Autrichiens ont monté de 376 25 à 400; ils sont restés à 392 50.

Le Victor-Emmanuel a monté de 367 50 à 372 50.

Le François-Joseph a varié de 487 50 à 490.

Les Romains ont repris de 295 à 305.

Les Lombards ont monté de 457 50 à 475; ils ont fermé à 471 25.

Les Saragosse ont monté de 422 50 à 435; ils sont restés à 416 25.

Les Russes ont varié de 490 à 485.

Samedi. — La rente a éprouvé un mouvement de hausse rapide par suite des nouvelles de plus en plus favorables du théâtre de la guerre, et de l'échec éprouvé par lord Derby, ce qui doit amener un changement de cabinet anglais. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 95 c. à 63 70, et à terme de 95 c. à 62 65. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque de France, à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 640; l'Orléans, de 22 50 à 1,217 50; le Nord, de 15 à 917 50, le Nord nouveau, de 10 à 777 50; l'Est, de 8 75 à 605; Lyon-Méditerranée, de 16 25 à 832 50; le Midi, de 17 50 à 482 50; l'Ouest, de 5 à 505; le Genève, de 12 50 à 500; les Autrichiens, de 15 à 387 50; le Saragosse, de 7 50 à 427 50; les Lombards, de 10 à 462 50. Les François-Joseph se sont tenus à 488 75. Les Russes ont fléchi de 2 50 à 487 50.

Lundi. — La hausse a continué au début avec une grande rapidité, mais les cours élevés ont amené des réalisations et un peu de réaction pour la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 63 50 à 63 20, et à terme de 63 45 à 63 05; le 4 1/2 0/0, de 93 à 92 75. La Banque de France s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 658 75 à 651 25; l'Orléans, de 1,230 à 1,220; le Nord, de 930 à 925; le Nord nouveau, de 797 50 à 795; l'Est, de 617 50 à 612 50; le Lyon Méditerranée, de 840 à 835; le Midi, de 495 à 485; l'Ouest, de 520 à 510. Le Genève s'est tenu à 500; le Dauphiné, à 500; les Ardennes anciennes, à 425; les Ardennes nouvelles, à 460; les Russes, à 487 50. Les Autrichiens ont varié de 387 50 à 395; les Victor-Emmanuel, de 371 25 à 372 50; les Lombards, de 477 50 à 473 75; les Saragosse, de 427 50 à 430. Les Romains se sont négociés à 295.

Mardi. — La Bourse était plus faible. Toutes les valeurs étaient lourdes, sans beaucoup d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 62 80, et à terme de 25 c. à 62 80; le 4 1/2 0/0, de 25 à 92 50. La Banque s'est soutenue à 2,800. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 647 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,217 50; les actions du Nord ancien, de 2 50 à 922 50; les actions du Nord nouveau, de 7 50 à 787 50; l'Est, de 3 à 607 50; Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 832 50; le Midi, de 10 à 475. L'Ouest s'est tenu à 510. Genève a fléchi de 5 à 495; le Dauphiné, de 2 50 à 497 50; les Autrichiens, de 5 à 390; les Victor-Emmanuel, de 7 50 à 365; les Saragosse, de 7 50 à 420; les Romains, de 5 à 290. Les Lombards ont monté de 1 25 à 475; les François Joseph, de 1 25 à 490.

Mercredi. — La nouvelle de la mobilisation de six corps d'armée prussiens a produit une forte réaction au début de la Bourse; mais les cours reprenant rapidement à la clôture, une partie de la baisse a été effacée. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 10 à 62 50, et de 61 90 à 62 45 à terme; le 4 1/2 0/0, de 92 50 à 92. La Banque a fléchi de 30 à 2,770. Le Crédit mobilier a varié de 645 à 641 25; l'Orléans, de 1,197 50 à 1,217 50; le Nord ancien, de 907 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 780 à 785; l'Est, de 600 à 602 50; le Lyon-Méditerranée, de 810 à 832 50; le Midi, de 462 50 à 472 50; le Genève, de 492 50 à 490; les Autrichiens, de 380 à 387 50; les Lombards, de 462 50 à 470; les Victor-Emmanuel, de 360 à 365; les Saragosse, de 412 50 à 415. Les Romains se sont tenus à 290.

Jeudi. — Les affaires ont été animées. Les cours ont continué à s'améliorer, et quoique une partie de la hausse ait été reperdue à la clôture, les derniers cours étaient fermes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 62 80, et à terme de 15 c. à 62 60; le 4 1/2 0/0, de 75 c. à 92 75. La Banque a varié de 2,800 à 2,770; le Crédit mobilier, de 652 50 à 642 50; l'Orléans, de 1,225 à 1,215; le Nord ancien, de 930 à 922 50; le Nord nouveau, de 787 50 à 782 50; l'Est, de 610 à 615; le Lyon-Méditerranée, de 835 à 831 25; le Midi, de 472 50 à 480; l'Ouest, de 505 à 510; le Genève, de 495 à 496 25; les Autrichiens, de 397 50 à 392 50; les Lombards, de 475 à 471 25; les Victor-Emmanuel, de 370 à 372 50; les Saragosse, de 415 à 416 25.

Vendredi. — Les affaires ont été presque nulles. Les cours, qui étaient très-faibles au début, se sont ensuite raffermis. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 60 à 62 55, et à terme de 62 60 à 62 45. Le 4 1/2 0/0 était à 92 25. La Banque a varié de 2,770 à 2,760; Le Crédit mobilier, de 642 50 à 637 50; l'Orléans, de 1,210 à 1,215; le Nord ancien, de 915 à 921 25; le Nord nouveau, de 785 à 790; l'Est, de 607 50 à 605; le Lyon-Méditerranée, de 820 à 830; le Midi, de 472 50 à 477 50; les Autrichiens, de 390 à 400; les Lombards, de 472 50 à 470; les Saragosse, de 415 à 416 25; les Victor-Emmanuel, de 375 à 372 50. Les Romains se négociaient à 397 50; les Russes, à 487 50.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	36 »»	jan.av.juil.	200 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	630 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »»	janv. juil.	445 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	41 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5 000	4250	477 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »»	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	382 »»	mars	32 0/0 b
Vigie	A	200	5.000	1000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	1000	375 »»	février	25 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	1000	270 »»	février	24 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	1000	325 »»	février	11 0/0 b.
Comptoir	A	440	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	440	5.000	»	24 »»	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	126 »»	mars	154 1/2 0/0
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	245 »»	avril	125 0/0 b.
France	A	2 000	5 000	4/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.060	5 000	4/5	315 »»	avril	95 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5 000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	800	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	17 1/2 0/0
Générale....*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	174 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	20 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »»	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juil.	900 »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	40 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	6 »»	....	40 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	1 »»	....	... »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	2. 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1000 »»
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	8 20	1er juin	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	27.000	1 000	»	50 »»	avril, oct.	970 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	441 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	400	5.000	»	505 »»	févr. août	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 »»	....	720 »»
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	... »»	....	.... »»
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000	»	100	....	.... »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	... »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		1 0/0	avril, oct.	131 25
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	... »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juil.	... »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	... »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	... »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juil.	250 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500	»	30 »»	janv. juil.	505 »»
Cie centr. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juil.	170 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	235 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	215 »»
Armements Barbey et Cie	C	30 000	500	»	32 50	mars sept.	... »»
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pen le	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	... »»
Centre-du-Flenu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai	345 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	35 »»	avril	460 »»
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	... »»
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	.... »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	121 25
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Etienne	A	80 000	1/80000	»	8 »»	....	110 »»
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 »»	....	227 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	425 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	»	70 »»	janv. juil.	725 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	110 »»
Carmaux	C	116.000	170	»	6 75	mai, novem	94 25
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	490 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	36 »»	....	457 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	... »»
antennes	C	10.000	100	»	»»	15 janv. juil.	100 »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	... »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	18 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) ....*Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	13 »»

Dénomination.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste versé	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenès (cuivre)..........*Mines*	C	21.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	250 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juil.	560 »»
Vieille-Montagne zinc	A	90 000	80	»	25 »»	mai, nov.	965 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	710 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juil.	420 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8 500	375	»	18 75	janv. juil.	»» »»
— non priv. zinc	A	6 500	375	»	7 50	janv. av.	... »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	100 »»
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	... »»	....	560 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.100	3 000	»	Néant	juin, déc.	2200 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc.	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc.	765 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre		5 000	500	»	10 »»	avril, oct.	700 »»
Chatillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	160 »»
Hornu	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	625 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	265 »»
Fourchambault	C	50 000	1/50000	»	10 »»	....	280 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov.	290 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	0.000	1/16000	»	60 »»	....	600 »»
Firminy	»	»	250	»	»» »»	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	205 »»
Monceau-s-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	600 »»
Providence Belgique	A	5.500	1.000	»	160 »»	septembre	1290 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juil.	140 »»
J.-F. Cail et Cie........ *Usines*	C	11.000	500	»	9. »»	sept. mars.	150 »»
Coronte	C	70.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chameroy	C	4.000	500	»	75 »»	juin, déc.	705 »»
Jondillot	C	2.200	250	»	19 50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	00 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	25 »»	....	375 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juil.	88 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	100 »»
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	750 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »»	janvier	105 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril, oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	330 »»
Est (Vincennes)	C	1 000	500	»	47 »»	....	»» »»
Versailles	C	1 500	500	»	25 »	mars sept.	30 »»
Amiens	C	1.300	500	»	25 »»	janv. juil.	480 »»
Calais	C	1.010	1.000	»	21 »»	janv. juil.	300 »»
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1600 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juil.	197. »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1765 »»
Wazemmes	C	3.100	410	»	12 50	1er octobre	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	173 »»
Cie centrale, Lebon (3 villes)	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juil.	... »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	... »»
Maberly (Amiens).....*Filatures*	A	8.000	500	»	45 »»	août	570 »»
Comie	C	40.000	500	»	27 25	janv. juil.	400 »»
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	450 »»
Siècle.............. *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	... »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	15 »	janv. juil.	... »»
Droit	C	108	2.500	»	600 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain..........*Glaces*	A	3.400	1/3400	»	»» »»	....	.... »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	105 »»
Oignies, Belgique	A	21.000	500	»	30 10	septembre.	150 »»
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	60 »»
Sétif (colonies du).......*Divers*	A	6 000	500	»	35 30	mars sept.	... »»
Richer et Cie, Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	160 »»
Caoutchouc souple	C	50.000	100	»	12 »»	31 mars	»» »»
Chollet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	40 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	190 »»
Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.700	200	»	18 »»	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	... »»
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	56	5 »»	....	... »»
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	30 »»	janv. juillet	471 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	508 25
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1100 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	945 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2 000	500	10	15 »»	janv. juill.	... »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	... »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	410 »»
Aveyron (Decazeville) 1848	500	2.100	500	»	27 50	avril octob.	... »»
— — 1855-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	175 »»
Creusot	...	»	»	»	»» »»	....	... »»
Chatillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 »»	mai novemb	227 50
Hornu anc.	475	2.110	500	30	25 »»	30 juin déc.	461 »»
— nouv.	295	7.000	500	50	15 »»	31 mars sept	295 »»
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	518 75
Gaz de Paris	410	22.350	500	15	25 »»	janv. juillet	425 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juil.	... »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 11 AU 17 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 Compt.	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Compt.	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Compt.	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Compt.	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Compt.	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Compt.	Vendredi 17 Terme
1175	3020	99	300.000	500	•	87 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1215 ..	1217 50	1225 ..	1220 ..	1217 50	1217 50	1210 ..	1217 50	1220 ..	1212 50	1217 50	1215 ..
919	1566	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858.	janvier 1859	Nord ancien	912 50	917 50	9.8 75	925 ..	920 ..	922 50	920 ..	917 50	927 50	922 50	925 ..	921 25
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	775 ..	777 50	785 ..	785 ..	787 50	787 50	787 50	785 ..	782 50	.. ..	790 ..	790 ..
1018	1101	99	500.000	500	•	40 15 pour 1858	novembre	Est	600 ..	605 ..	610 ..	612 ..	607 50	607 50	610 ..	612 50	612 50	615 ..	608 75	605 ..
1183	2029	•	600.000	500	•	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	832 50	832 50	837 50	835 ..	831 25	832 50	835 ..	832 50	831 ..	832 50	830 ..	830 ..
780	1623	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Midi	477 50	482 50	490 ..	500 ..	490 ..	475 ..	467 50	472 50	480 ..	480 ..	477 50	477 50
1189	2 04	99	300.000	500	•	31 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	510 ..	505 ..	5.0 ..	500 ..	510 ..	510 ..	505 ..	.. ..	505 ..	510 ..	510 ..	.. ..
229	274	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	495 ..	500 ..	495 ..	500 ..	493 ..	495 ..	495 ..	490 ..	.. ..	490 25	500 ..	490 ..
52	58	99	36.000	500	•	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	148 75	.. ..	155 ..	.. ..	.. ..	.. ..	150 ..	150 ..	150 ..	.. ..	155 ..	.. ..
434	508	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	500 ..	.. ..	507 ..	500 ..	.. ..	497 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
354	426	99	12 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	425 ..	.. ..	430 ..	425 ..	425 ..	425 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	425 ..	430 ..
•	•	•	84 000	500	250	...	janvier 1859	Ardennes nouveau	.. ..	.. ..	400 ..	400 ..	455 ..	.. ..	450 ..	.. ..	450 ..	.. ..	.. ..	455 ..
35	31	99	10 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Bessèges à Alais	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	•	.. ..	•
90	90	99	15 000	500	•	•	•	Bordeaux à la Teste	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1273	13..	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	387 50	387 50	385 ..	385 ..	388 75	390 ..	390 ..	387 50	385 ..	392 50	390 ..	394 75
•	85	99	•	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	.. ..	.. ..	372 50	372 50	372 50	395 ..	372 50	395 ..	372 50	.. ..	374 50	372 50
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 janv. 1859	Russes	.. ..	487 50	487 50	487 50	487 50	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	487 50	.. ..
90	1.5	99	80.000	500	400	4 0/0	novembre	Ouest suisse	.. ..	•	.. ..	•	290 ..	•	.. ..	•	290 ..	•	290 ..	•
206	247	99	72 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	273 ..	•	2.0 ..	•
102	.72	•	57 ..	500	•	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	•	.. ..	•	.. ..	.. ..	•
192	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	430 ..	457 50	427 50	430 ..	421 25	430 ..	415 ..	415 ..	.. ..	416 ..	417 50	416 25
1...	.1..	99	312.000	500	150	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	462 50	•	473 ..	•	47. ..	•	470 ..	•	471 25	•	4.0 ..	•
•	....	99	200.000	500	350	5 0/0	janvier 1859	François-Joseph	460 75	•	4.. ..	•	490 ..	•	.. ..	•	490 ..	•	.. ..	.. ..
•	649	99	170 000	500	...	5 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	.. ..	.. ..	295 ..	.. ..	290 ..	.. ..	250 ..	.. ..	305 ..	.. ..	357 50	.. ..
14		99	7 ...	250	•	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	.. ..	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	.. ..	•	.. ..	•
•	14	99	67.500	250	250	6 0/0	janvier 1859	Séville à Jerez	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•
•	122	99	36.000	500	125	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursem'	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
1848	5 000	1906	•	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	.. ..	•	.. ..	.. ..	.. ..	•
1842-1849	12 000	1914	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	.. ..	.. ..	•	•	.. ..	•
•	2 775	1914	•	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	•	.. ..	.. ..
1842	8 000	1971	1125	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	1010 ..	.. ..	1020 ..	.. ..	.. ..	1010 ..
1848	13.3..	1909	750	•	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	970 ..	.. ..	970 ..	.. ..	.. ..	.. ..
1843	6.000	1903	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	•
1852-1851	24 53.	1903	divers.	•	1.250	avril	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	985 ..	985 ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845-1847	15.000	1925	divers.	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	990 ..	990 ..	990 ..	.. ..	.. ..	990 ..
1847-1854	26.750	1909	divers.	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
•	20.000	1905	•	•	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	.. ..	.. ..	470 ..	470 ..	.. ..	.. ..
1854	102.611	1952	•	•	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	485 ..	4.6 25	.. ..	.. ..	487 50	487 50
1852	...000	1952	divers	•	650	avril	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	467 50	467 50	467 50	467 50	467 50	467 50
1845	22.000	1945	500	•	400	•	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1843	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	17 418	1941	500	•	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•	•	•	•	•	.. ..
1851	131.107	1953	•	•	510	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	.. ..	.. ..	295 ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	235.000	1959	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	296 25	.. ..	295 ..	295 ..	295 ..	296 75
1852	63 043	1952	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	2.1.500	1954	divers.	•	500	avril	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	300 ..	301 25	300 ..	.. ..	300 ..	300 ..
1852-1857	1102.000	1954	divers	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	29. ..	29. 50	292 50	292 50	295 ..	295 ..
1852-54-57	000 000	1950	divers.	•	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	292 50	295 ..	295 ..	295 ..	29. ..	2.0 ..
1853	87 719	1956	285	•	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	2.5 ..	2.5 ..	2.5 ..	290 ..	290 ..	.. ..
1857	51 545	1954	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	292 50	295 ..	295 ..	.. ..	.. ..	295 ..
•	250 000	1955	•	•	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	2.0 ..	2.0 ..	.. ..	290 ..	290 ..	290 ..
•	1.400 000	1961	divers.	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	2.8 75	210 ..	2.0 ..	290 ..	290 ..	2.0 ..
•	211.000	1963	295	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	2.5 ..	2.5 ..	2.5 ..	2.6 25	2.1 50	2.0 ..
•	249 700	1957	295	•	500	•	15 ..	D°.	Midi ... gar.	2.0 ..	2.1 25	2.0 ..	2.2 50	2.2 50	2.2 50
•	22.610	1956	290	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	275 ..	.. ..	275 ..	.. ..	.. ..	.. ..
1857	512.000	1909	270	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	278 75	278 75	280 ..	280 ..	280 ..	280 ..
•	26 273	1956	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	280 ..	.. ..	280 ..	280 ..	280 ..	.. ..
•	28.000	1957	•	•	500		15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.	285 ..	.. ..	285 ..	.. ..	.. ..	.. ..
1858	600 000	1958	•	•	500	•	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
•	363.636	1946	275	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	215 ..	215 ..	2.0 ..	210 75	210 ..	210 ..
1857	200.000	1909	275	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	220 ..	220 ..	220 ..	216 75	2.0 ..	220 ..
1858	...	1951	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	213 75	215 ..	215 ..	215 ..	215 ..	212 75
1858	17.544	•	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..	240 ..
1853-58	16 000	•	Divers.	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Namur à Erquelines	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
•	100.500	1857	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	108 ..	111 25	110 ..	108 ..	110 ..	110 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 11 Comptant.	Samedi 11 Terme.	Lundi 13 Comptant.	Lundi 13 Terme.	Mardi 14 Comptant.	Mardi 14 Terme.	Mercredi 15 Comptant.	Mercredi 15 Terme.	Jeudi 16 Comptant.	Jeudi 16 Terme.	Vendredi 17 Comptant.	Vendredi 17 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	62 70	62 65	63 20	63 15	62 80	62 80	62 50	62 45	62 80	62 60	62 50	62 45
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	64 ..	64 70	64 10	63 90	63 65	63 70	63 30	63 30	63 50	63 55	63 20	63 20
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	92 ..	.. ..	92 75	92 75	92 50	92 50	92 ..	92 ..	92 75	.. ..	92 30	92 25
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2810 ..	•	2900 ..	•	2800 ..	•	2770 ..	•	2770 ..	•	2700 ..	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	.. ..	•	.90 ..	•	595 ..	•	.. ..	•	595 ..	•	602 50	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	.. ..	.. ..	645 ..	.. ..	.. ..	.. ..	645 ..	640 ..	645 ..	.. ..	645 ..	.. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	460 ..	•	460 ..	•	460 ..	•	460 ..	•	460 ..	•	460 ..	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	4.5 ..	•	.. ..	•	437 50	•	440 ..	•	440 ..	•	440 ..	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ..	•	95 ..	•	93 75	•	95 ..	•	95 ..	•	95 ..	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	95 ..	•	95 ..	•	95 ..	•	93 75	•	93 75	•	93 75	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss nov. 1858	.. ..	•	970 ..	•	9.0 ..	•	.. ..	•	.. ..	•	1000 ..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, jouiss. 1859	642 50	640 ..	652 50	651 25	645 ..	647 50	640 ..	641 25	645 ..	642 50	6.6 25	637 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	11.0 ..	•	1100 ..	•	1100 ..	•	.. ..	•	1100 ..	•	1100 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	4.2 50	•	4.4 50	•	452 50	•	453 75	•	.. ..	•	453 75	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1859	215 ..	•	215 ..	•	215 ..	•	215 ..	.. ..	215 ..	•	215 ..	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 0/8	•	92 0/8	•	93 2/8	•	93 2/8	•	92 7/8	•	92 6/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	83 25	•	83 50	•	83 50	•	83 50	•	83 25	•	83 50	•
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	.. ..	•	.. ..	•	.. ..	•	52 ..	•	.. ..	•	52 ..	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	.. ./.	•	.. ..	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	81 ./.	•	81 1/2	•	82 ./.	•	82 1/2	•	83 ./.	•	83 ./.	•
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	29 1/2	•	.. ./.	•	29 1/4	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	42 ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	42 ./.	•
D° D° 1857, jouissance janvier 1859	40 1/2	•	40 ./.	•	40 ./.	•	.. ./.	•	.. ./.	•	41 ./.	•
D° intérieure, jouissance janvier 1859	38 3/4	•	30 1/2	•	.. ./.	•	.. ./.	•	30 3/4	•	40 ./.	•
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•	... ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ RUE BERGÈRE 20.

Le Gérant, J. G. Bordot.

Digitized by Google

N° 991 — 19e ANNÉE — N° 26 — SAMEDI 25 JUIN 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

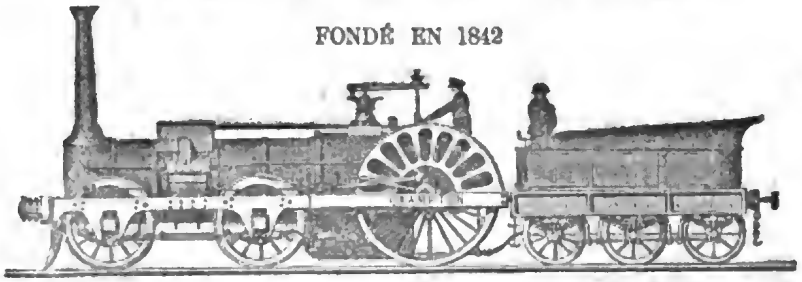
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 8 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Dans leur assemblée du 28 avril dernier, MM. les actionnaires ont été prévenus que, conformément aux termes de la loi du 16 juillet 1856 sur les sociétés en commandite et à l'interprétation des tribunaux, qui considèrent les intérêts comme un dividende, les intérêts et le dividende, s'il y a lieu, seront payés en une seule fois et après l'inventaire arrêté au 31 décembre.

La gérance prévient les porteurs d'actions que l'époque de la réunion de l'assemblée générale sera rapprochée au mois de janvier, de manière à pouvoir effectuer ce paiement immédiatement après la clôture de l'inventaire.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre 1859, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, sera payé, à bureau ouvert, à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer romains, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt semestriel échéant le 1er juillet prochain leur sera payé, à bureau ouvert, à partir de ce jour, à raison de 15 fr. par obligation, sans retenue pour l'impôt, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 569. — La coulisse, 570. — Tableaux de douanes pour les cinq premiers mois de 1859, 571. — Mouvement des métaux précieux en France pour l'année 1859, 572. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 572. — Chemins de fer Romains, 572. — Canal maritime de Suez, 572. — Chronique des chemins de fer, 573 — Crédit foncier de France, 573. — Avis aux actionnaires, 573. — Bulletin des recettes de la semaine, 574. — Jurisprudence. Procès du syndicat des agents de change contre les coulissiers, 575. — Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Rapport (suite), 587. — Recettes des chemins de fer, 594, 595. — Annonces, 595, 596, 597. — Chronique de la Bourse, 598. — Tableau des valeurs industrielles, 599. — Bourse, 600.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La situation des affaires politiques est toujours aussi satisfaisante que le comporte l'état de guerre.

Les Autrichiens, abandonnant successivement toutes leurs positions, se sont décidément retirés dans leur quadrilatère de places fortes. L'armée française est à quelques kilomètres de Mantoue ; l'armée piémontaise est sous les murs de Peschiera. Qu'on livre une bataille rangée, ou qu'on procède au siége de ces deux places fortes, il est certain qu'elles tomberont entre nos mains, et que bientôt les Autrichiens seront expulsés de l'Italie.

D'un autre côté, ainsi que nous l'avions prévu, les complications qu'on pouvait redouter du côté des Etats Romains ont disparu ; le roi Victor-Emmanuel a refusé d'accepter la dictature, même temporaire, qui lui était offerte par quelques villes des légations, et il a protesté de son respect pour le Saint-Siége.

La résolution assez inattendue par laquelle la Prusse s'est décidée à mobiliser six corps d'armée, avait semé d'abord quelques inquiétudes ; mais, aujourd'hui, l'on n'attache plus qu'une importance médiocre à cette mesure, qui n'est que le complément de l'at-

Digitized by Google

titude défensive prise par la Prusse pour répondre aux exigences de l'esprit allemand.

Du reste, ces exigences se calment de jour en jour. La situation financière des Etats d'outre-Rhin a dû contribuer à ce retour de sagesse. La Prusse a réussi son emprunt, et le chiffre des souscriptions a même dépassé de 3 millions de francs la somme demandée. Mais en Bavière l'emprunt a ridiculement échoué : sur 10 millions de florins demandés au public, il n'en a été souscrit que 300,000, c'est-à-dire 3 0/0 de la somme demandée. Cet échec a fait réfléchir le parti de la guerre, en lui prouvant que l'opinion était beaucoup moins ardente qu'on ne le supposait d'après le langage passionné des journaux.

Toutes ces causes réunies ont soutenu le marché français, et, malgré le petit nombre des affaires engagées, les prix n'ont pas été sensiblement affectés.

L'argent n'a cessé d'être abondant, et le comptant a été constamment coté plus cher que le terme.

La question des obligations de chemins de fer a été agitée cette semaine par le conseil de la Banque de France. Il paraît décidé que la Banque continuera d'ouvrir un crédit aux Compagnies de chemins de fer, en dehors des 100 millions qu'elle leur a déjà prêtés. Elle se couvrira de ses avances en vendant successivement à la Bourse les obligations que lui auront déposées les Compagnies.

Les recettes des chemins de fer sont toujours très-brillantes; aussi l'Orléans se maintient au-dessus de 1,200 fr.; le Lyon à 815; le Nord à 915, etc.

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 62 60, ferme à 61 75.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 92 60, ferme à 91 95.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 63 15, et les coupures non escomptables 62 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Victor-Emmanuel	68.79 0/0
Paris-Lyon-Méditerr. (Paris-Marseille)	43.93 0/0
Midi	39.31 0/0
Dauphiné	32 51 0/0
Lyon-Genève	31.54 0/0
Bességes à Alais	31.11 0/0
Ouest suisse	19.»» 0/0
Autrichiens	9.09 0/0
Ouest	5.97 0/0
Est	2.81 0/0
Nord	2.58 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE.

Orléans	0.34 0/0
Saragosse	3.84 0/0
Ardennes	0.34 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	17 juin.	24 juin.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	62 45	61 75	»» »»	» 70
Banque de France	2760 »	2750 »»	»» »»	20 »»
Consolidés	92 6 8	92 2/8	»» »»	» 4/8
Crédit foncier	640 »»	635 »»	»» »»	5 »»
Crédit mobilier	637 50	623 75	»» »»	13 75
Comptoir d'Esc^te	602 50	620 »»	17 50	»»
Orléans	1215 »»	1205 »»	»» »»	10 »»
Nord	921 25	917 50	»» »»	3 75
Nord nouveau	790 »»	780 »»	»» »»	10 »»
Est	605 »»	595 »»	»» »»	10 »»
Paris-Méditerran^e	830 »»	817 50	»» »»	12 50
Midi	477 50	465 »»	»» »»	12 50
Ouest	510 »»	510 »»	»» »»	»»
Genève	490 »»	495 »»	5 »»	»»
Dauphiné	497 50	495 »»	»» »»	2 50
Graissessac-Béziers	155 »»	150 »»	»» »»	5 »»
Ardennes ancien.	430 »»	430 »»	»» »»	»»
Ardennes nouveau	455 »»	455 »»	»» »»	»»
Ch. Autrichiens	398 75	406 25	7 50	»»
Victor-Emmanuel	372 50	370 »»	»» »»	2 50
Russes	487 50	487 50	»» »»	»»
Romains	297 50	297 50	»» »»	»»
François-Joseph	490 »»	490 »»	»» »»	»»
Sud-Autrich.-Lombards	470 »»	557 50	»» »»	12 50
Saragosse	416 25	420 »»	3 75	»»

LA COULISSE.

Le tribunal de police correctionnelle a condamné les principaux coulissiers de Paris à une amende de 10,500 francs chacun.

Cette condamnation sera probablement le point de départ de mesures sévères, qui interdiront à la Bourse toutes transactions en dehors du parquet des agents de change.

Il sera alors possible d'apprécier la force intrinsèque de notre marché, lorsque le système restrictif aura atteint ses dernières limites.

Dans les débats qui ont eu lieu devant le tribunal correctionnel, on a signalé à plusieurs reprises l'importance et le développement des affaires traitées en dehors des agents de change, mais on n'a pas recherché l'origine de cette extension si considérable; on s'est borné à constater le fait, mais on n'a pas remonté aux causes.

Si les parties avaient examiné ces causes, on les aurait trouvées non-seulement dans la nature même des choses, mais aussi dans des mesures administratives et gouvernementales. Nous nous expliquons :

Un marché ne s'établit pas parce qu'il plaît à quelques personnes de se réunir; le marché naît d'un besoin réel, effectif; c'est généralement lorsque la nécessité déborde que naît le marché. Pour ne nous occuper que des faits qui sont encore présents à la pensée de tous, qu'est ce qui avait donné en 1845 une si grande importance au marché de la coulisse? les promesses éventuelles d'actions des Compagnies qui s'étaient formées pour soumissionner diverses concessions de chemins de fer.

Il se faisait à cette époque de grandes opérations sur ces actions, non-seulement sous forme de promesses d'actions, mais aussi en actions à livrer à émission, c'est-à-dire non pas lorsque les titres définitifs seraient remis, mais lorsque ces titres seraient négociés par les agents de change.

La nature de ces marchés indique suffisamment que les affaires faites par la coulisse à cette époque étaient des opérations que les agents ne faisaient pas, ne pouvaient pas faire. Est-ce que ces opérations n'avaient pas leur raison d'être? Est-ce qu'il n'était pas utile qu'il y eût un marché pour négocier les titres émis par ces Compagnies, afin d'activer la concurrence que l'Etat appelait pour concourir aux adjudications qu'il allait faire? Mais plus tard, lorsque les concessions furent réalisées, lorsque les Compagnies définitives furent fondées, le marché se régularisa peu à peu; les affaires de la coulisse sur les chemins de fer s'éteignirent pour disparaître complétement et passer au parquet des agents de change.

Il est tellement vrai que ces marchés irréguliers sont toujours le résultat d'un besoin qui n'avait pas été prévu et auquel le marché officiel ne saurait suffire, qu'en 1846, lorsque le mouvement financier et industriel commença à se ralentir, les affaires, qui avaient été si considérables à la coulisse en 1845, disparurent presque complétement, parce qu'à cette époque tout était régularisé, et dès-lors le mouvement naturel ramena toutes les affaires aux agents de change, parce que la coulisse des valeurs mobilières ne répondait plus à une situation particulière, parce que les agents de change pouvaient satisfaire aux besoins du public.

A partir de 1852, le gouvernement de l'Empereur ayant fait de nouvelles concessions, les Compagnies de Lyon, du Midi, de Genève, Grand-Central, les Ardennes, etc., etc., firent des émissions de titres provisoires; on vit reparaître alors à la coulisse d'importantes affaires en valeurs mobilières, sous forme de promesses d'actions, sous forme d'actions à l'émission. Là encore, il y avait un besoin à satisfaire, besoin auquel les agents de change ne pouvaient prêter leur

Digitized by Google

concours. Mais plus tard, lorsque ces Compagnies furent constituées, lorsqu'elles eurent émis leurs titres définitifs, toutes les affaires sur ces valeurs disparurent de la coulisse pour revenir au parquet des agents de change.

En 1856, des faits nouveaux, des mesures nouvelles eurent pour effet de créer des besoins de négociations en dehors des agents de change, et ce sont précisément ces mesures qui ont le plus contribué au développement de la coulisse des valeurs mobilières.

A cette époque (1856), voici les affaires qui se préparaient :

1° Les paquebots transatlantiques ;

2° Les chemins de fer constituant le réseau pyrénéen ;

3° Un vaste établissement financier dont les statuts étaient soumis au conseil d'Etat, et qui avait pour fondateurs M. de Rothschild et le syndicat des banquiers ;

4° La concession des ports de Marseille ;

5° La concession du gaz de Marseille ;

6° Le chemin Lombard-Vénitien ;

7° Le chemin François-Joseph ;

Enfin une multitude d'entreprises diverses auxquelles la Bourse devait fournir les capitaux nécessaires à leur constitution. Ce fut précisément le 9 mars 1856 que parut au *Moniteur* une note qui annonçait qu'aucune concession nouvelle ne serait faite avant le 1er janvier 1857, et que nulle entreprise ne serait autorisée. La chambre syndicale des agents de change, se conformant à la pensée du gouvernement, refusait d'admettre à la cote aucune nouvelle valeur. Cependant quelques-unes des affaires sus-mentionnées s'étaient fondées et avaient besoin de capitaux. De là vint le développement de la coulisse des valeurs mobilières. Mais l'interdiction imposée par la note du 9 mars ayant cessé, la plupart des affaires revinrent aux agents de change, à partir du 1er janvier 1857.

Cependant quelques affaires importantes restèrent encore à la coulisse, telles, par exemple, que les chemins Lombard-Vénitiens, les François-Joseph, mais c'est uniquement parce que, pour ces valeurs, les agents de change n'ont pas la faculté de la négociation à terme, que ces opérations sont faites à la coulisse.

Si le 1er janvier 1857 les affaires nouvelles, arrêtées par la note du 9 mars 1856, purent être admises à la cote officielle et faire retour aux agents de change, par contre, il se produisit ce jour-là un fait nouveau qui devait être bien funeste aux agents de change : ce fut le droit d'entrée à la Bourse.

Ce droit a certainement beaucoup plus nui aux agents de change que le développement de la coulisse des valeurs, dont l'existence ne peut être un grand danger, puisque ce marché correspond à des besoins temporaires qui tendent plutôt à disparaître qu'à s'accroître.

Mais une nouvelle mesure administrative est encore venue en aide à la coulisse des valeurs; cette mesure, c'est le décret du 22 mai 1858 sur les valeurs étrangères. Par ce décret, des restrictions ont été apportées à la négociation officielle des valeurs étrangères, et par suite celles-ci ont eu une tendance à se réfugier à la coulisse des valeurs mobilières.

Il est vrai qu'indépendamment des valeurs étrangères qui se négocient à terme à la coulisse, et pour lesquelles les agents ne peuvent donner leur concours, il s'y traite aussi des affaires sur chemins étrangers, par exemple en chemins autrichiens, pour lesquels les agents de change sont autorisés. Mais, qu'on le remarque, ces dernières affaires ne sont faites à la coulisse que parce que la coulisse, correspondant à un besoin réel auquel les agents de change ne peuvent suppléer, a, pour certaines valeurs, une raison d'être; et ce n'est pas le résultat d'un caprice, d'une volonté de transgresser la loi, mais la conséquence forcée d'un besoin qui est né précisément du développement des richesses mobilières et de la création de plusieurs milliards de valeurs nouvelles.

Quant à la coulisse de la rente, les facilités plus grandes données par la coulisse constituent un élément d'affaires plus considérable, qui tourne en définitive au profit du crédit de l'Etat en créant un marché plus large, une plus grande clientèle à la rente, et contribue ainsi à la faveur que le gouvernement recueille lorsque, faisant appel à la publicité, on lui répond par l'offre de cinq fois le capital qu'il demande.

Nous n'exposons ici que les raisons financières qui militaient pour le maintien de la coulisse. Les tribunaux n'avaient pas à examiner ce point de vue ; ils ne se préoccupent naturellement que de l'application de la loi; et comme la loi est formelle, les coulissiers ont été condamnés.

Les effets de cette condamnation seront bientôt sensibles. Nous croyons que l'expérience qui va se faire sera favorable au principe de la liberté des transactions, et que l'on sentira en définitive la nécessité de mettre la loi en harmonie avec les besoins financiers du pays. C'est à quoi l'on sera infailliblement conduit si l'on veut que la France commerciale et industrielle rivalise avec l'Angleterre par la puissance du capital et des richesses mobilières.

Nous ne finirons pas ces lignes sans exprimer les regrets que nous a fait éprouver le système de défense adopté par les coulissiers; les membres de la chambre syndicale des agents de change accomplissaient un acte qu'ils croyaient un devoir ; les récriminations que les coulissiers ont fait entendre à raison des affaires faites pour eux, sont de petits moyens qui ne pouvaient avoir pour effet que d'irriter les esprits. Or, comme avant longtemps l'utilité d'un marché libre sera démontrée, il est fâcheux que des germes de division aient été semés entre des hommes qui, dans un avenir plus ou moins éloigné, doivent se retrouver en contact et reprendre le cours de leurs affaires communes.

F. Grimaud.

TABLEAUX DE DOUANES POUR LES CINQ PREMIERS MOIS DE 1859.

Le *Moniteur* a publié cette semaine les tableaux établissant le produit des douanes pour le mois de mai et pour les cinq premiers mois de l'année 1859.

Les importations des cinq premiers mois ont produit 76,539,267 fr.

Elles avaient produit 73,758,176 fr. en 1858, et 79,297,027 fr. en 1857.

C'est donc, malgré la guerre, une augmentation de 2,781,091 fr. sur l'année dernière et une diminution de 2,757,760 fr. sur 1857.

Pour le mois de mai, le produit des importations s'est élevé à 17,067,813

Il avait été pour le même mois en 1857 de 18,732,361

Et en 1858 de. 18,127,885

C'est donc une diminution de 764,58 fr. sur 1857, et de 160,072 fr. sur 1858.

Cette diminution est due à la suspension momentanée qui a eu lieu dans les affaires au commencement de la guerre ; mais la reprise qu'on a pu constater depuis permet de compter sur des résultats plus favorables pour le mois de juin.

Les importations ont diminué principalement sur les marchandises suivantes :

	1859.	1858.
Vins,	15,093	15,979
Eaux-de-vie,	27,406	107,213
Esprit 3/6,	1,762	119,152
Cochenille,	74,293	87,349
Huile d'olive,	882,512	964,489
Laines en masse,	1,899,688	2,052 304
Fonte,	702,926	1,273,202
Sucres des colonies,	15,783,230	17,336,412

Il y a eu, au contraire de l'augmentation sur les articles suivants :

	1859.	1858.
Cacao,	1,092,895	1,042,844
Café,	13,980,058	12,013,024
Céréales,	710,913	196,536
Coton,	8,607,952	8,36 ,949
Fils de lin et de chanvre,	221,223	165,417
Toiles, id.	581,008	501,731
Graine de lain,	127,183	62,426
Graine de sésame,	683,,98	609,920
Houille,	4,111,030	3,876,,85
Huiles de graines,	324,460	222,945
Indigo,	196,,09	148,088
Plomb brut,	576,281	451,682
Sel brut,	23,083	20,904
Sucres étrangers,	14,933,992	11,333,269

Les chiffres des exportations sont en diminution pour presque tous les articles. C'est le résultat de l'état de guerre qui a interrompu la plupart des transactions avec l'Autriche, l'Allemagne et même avec l'Italie. Cependant les exportations se sont soutenues avec les Etats neutres et notamment avec l'Angleterre.

Elles se sont élevées dans le mois de mai :

Pour les machines et mécaniques à 1,035,052

Ce produit spécial avait été en 1858 de 1,262,655.

Pour les modes à 372,479 francs, contre 464,966 francs en 1858.

Digitized by Google

Pour les sels marins ou de salines, à 204,463 quintaux métriques, contre 222,118.

Pour le sucre raffiné, à 44,175 quintaux, contre 63,972.

Les exportations en vins ont continué à être actives et se sont élevées à 395,587 hectolitres, contre 184,440 hect. en mai 1858.

Celles des eaux-de-vie se sont élevées à 31,719 hect., contre 11,483.

Il y a eu également de l'augmentation sur l'exportation des céréales, des verres et cristaux, et des étoffes de soie. Le chiffre des sorties reste inférieur pour les tissus de coton, de laine, de lin ou de chanvre.

En résumé, le mois de mai, malgré les circonstances qui ont dû naturellement influer sur le commerce général, a encore apporté un contingent très-satisfaisant aux produits des cinq premiers mois de l'année.

J.-G. Bordot.

MOUVEMENT DES MÉTAUX PRÉCIEUX EN FRANCE POUR L'ANNÉE 1859.

D'après les derniers documents publiés par l'administration des douanes, voici quelles ont été les importations de métaux précieux en France, en mai 1859 :

		Francs.
Argent,	705,277 hect. soit..	15,516,094
Or;	252,333 —	86,726,852
Total.		102,242,946

L'exportation a été, pendant le même mois, savoir :

Argent,	2,488,398 hect. soit..	54,744,756
Or,	74,581 —	25,633,493
Total.		80,378,249
L'importation a été de. . .		102,242,946
L'exportation, de.		80,378,249
Excédant de l'importation. .		21,864,697
Il y a eu sur l'or un excédant d'importationn de.		61,093,359
Et au contraire sur l'argent un excédant d'exportation de.		39,228,662
Différence égale à l'excédant total d'importation..		21,864,697

Voici maintenant les résultats que présentent les cinq premiers mois de l'année 1859 :

L'importation donne les chiffres suivants :

Argent, hect.	4,992,463, soit.	109,834,186
Or, —	863,291,	296,713,117
Total.		406,547,303

L'exportation a été de :

Argent, hect.	9,098,990, soit.	200,177,780
Or, —	204,721,	70,362,607
Total.		270,540,387

L'importation des cinq premiers mois de 1859 étant de. 406,547,303

L'exportation n'étant que de 270,540,387

Il y a eu un excédant total d'importation de. 136,006,916

L'excédant de l'importation de l'or est de. 226,350,510

La diminution de l'argent est de. 90,343,594

Différence égale à l'excédant total d'importation 136,006,916

En définitive, le stock métallique de la France s'est accru de 136 millions pendant les cinq premiers mois de 1859.

On remarque, il est vrai, que la quantité d'argent exportée, soit 9 millions d'hectogrammes, est égale à la quantité exportée pendant les cinq premiers mois de 1857, époque de crise monétaire ; mais pendant les cinq premiers mois de 1857, l'importation de l'argent n'avait été que de 1,787,240 hectog., tandis qu'elle a été de près de 5 millions d'hectogrammes pendant les cinq premiers mois de 1859.

On voit par là que l'écoulement de l'argent s'est sensiblement ralenti, en même temps que l'importation de l'or n'a cessé de s'accroître.

J.-G. Bordot.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 17 JUIN 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 17 JUIN.
Paris-Méditerranée.....	32.912 70	830 »
Nord.....	26.693 »	921 25
Orléans.....	19.372 71	1215 »
Ouest.....	17.627 99	510 »
Bességes.....	17.274 85	460 »
Est.....	16.033 38	605 »
Genève.....	11.609 61	490 »
Midi.....	10.855 71	477 50
Ardennes.....	8.950 09	430 »
Dauphiné.....	8.491 09	497 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	21.306 36	470 (2)
Autrichiens.....	10.633 »	598 75
	Au 10 juin.	
Saragosse.....	9.783 57	417 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Au 10 juin.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

S. Exc. le duc de Massimo, commissaire général des chemins de fer pontificaux, qui avait reçu du gouvernement de Sa Sainteté la mission d'assister à l'assemblée des chemins de fer romains, est de retour à Rome ; il a été accompagné dans ce voyage par M. Félix Solar, administrateur, chargé par le conseil de suivre auprès du gouvernement de Sa Sainteté l'approbation des résolutions de l'assemblée.

CANAL DE L'ISTHME DE SUEZ.

Un incident très-fâcheux, dont il ne nous est malheureusement plus permis de douter, vient d'avoir lieu en Egypte. Les travaux de l'isthme de Suez sont interrompus par ordre du vice-roi. Une circulaire adressée aux consuls généraux par Sceriff-Pacha, ministre des affaires étrangères, notifie la résolution prise par le gouvernement égyptien de s'opposer aux travaux actuellement en cours d'exécution sur le terrain de l'isthme, « lesquels, par leur nature comme par la qualification qui leur a été donnée, dit cette lettre, n'ont en aucune manière le caractère d'études préparatoires. »

Rien jusqu'au jour de l'apparition inattendue de la circulaire de Sceriff-Pacha ne pouvait faire prévoir que l'œuvre du percement de l'isthme de Suez, si honorable pour l'initiative française, pouvait être interrompue. Nous n'avons pas à examiner ici les motifs sur lesquels s'appuie le gouvernement égyptien, ni la nature de l'influence à laquelle il paraît céder en cette circonstance ; nous nous bornons à constater le fait très-regrettable qui vient de s'accomplir au point de vue des intérêts généraux et privés engagés dans la question.

Au reste, M. de Lesseps, président du Conseil d'administration du canal de Suez, a adressé immédiatement à Sceriff-Pacha une lettre qui rappelle succinctement les faits qui se sont passés depuis le commencement de mars. Les autorisations données par le vice-roi et en vertu desquelles les ingénieurs de la Compagnie ont opéré dans l'isthme n'ont pas servi de prétexte, dit M. de Lesseps, à des travaux dont l'exécution ne pourrait, suivant l'opinion du vice roi, avoir lieu qu'avec une approbation nouvelle de S. M. I. le sultan.

« Il ne se fait absolument rien, ajoute M. de Lesseps, qui n'ait été déjà formellement convenu, qui ne soit la conséquence d'engagements publics et irrévocables, qui n'ait obtenu l'agrément de la Sublime-Porte elle-même, auprès de laquelle j'ai négocié en qualité de mandataire de S. A. ; et comme je ne peux pas supposer que l'on veuille nuire aveuglément aux intérêts considérables engagés par l'ordre de S. A. dans l'entreprise universelle du canal de Suez, j'aime à croire que le gouvernement égyptien ne s'engagera pas dans une voie fâcheuse et compromettante. »

Digitized by Google

On ne sait pas encore quelle réponse a été faite à la lettre de M. de Lesseps ; mais il paraît certain que le consul général de France en Egypte a offert officiellement sa médiation.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On vient de diviser en deux sections le service de construction du chemin de fer de Rennes à Brest.

La première section comprendra les départements d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-du-Nord ; la deuxième section comprendra le département du Finistère.

La première section sera confiée à M. Fessard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de première classe, actuellement attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. La deuxième section sera confiée à M. Planchard, ingénieur ordinaire de première classe, actuellement attaché au service du chemin de fer de Châteauroux à Limoges.

— La Compagnie du Nord, devenue concessionnaire de l'embranchement du chemin de fer de Chauny à Saint-Gobain, poursuit avec la plus grande activité les travaux de confection de cette ligne, travaux déjà fort avancés. Le pont qui traversera l'Oise et auquel on travaille actuellement, sera vraiment remarquable par sa hardiesse et l'habileté avec laquelle il est construit au moyen d'un mécanisme qui ne gênera en rien le service de la batellerie. On a tout lieu d'espérer que cette petite voie ferrée, destinée à mettre deux des plus grands établissements de France en communication rapide, sera entièrement terminée dans le courant d'octobre.

— La Cour de Bruxelles vient de statuer sur la réclamation portée devant arbitres par un actionnaire du chemin de fer Hainaut et Flandres tendant à faire déclarer la résiliation de son contrat d'association et la restitution des sommes versées sur ses actions. Cet actionnaire soutenait que les statuts de la Compagnie avaient été méconnus et altérés, que des modifications essentielles avaient réduit le capital social et changé l'objet de la Société. Une sentence arbitrale, fortement motivée, avait rejeté ces moyens comme dénués de tout fondement.

La Cour d'appel vient de confirmer cette sentence en faisant justice à son tour de la réclamation qui n'avait rien de sérieux.

Force sera à l'actionnaire opposant de respecter le contrat qui l'oblige et de remplir ses engagements.

F. Graimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 26e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 juin 1859.

Le n°	35,325	gagne un lot de	100,000 fr.
Le n°	108,812	id.	50,000
Le n°	165,555	id.	20,000

La liste des numéros des obligations sorties aux tirages précédents, et qui n'ont pas encore été présentées au remboursement, est adressée franco à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

30 juin. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — L'assemblée fixée au 30 mai est remise au 30 juin pour insuffisance d'actions déposées. (Voir l'avis publié aux annonces.)

2 juillet. — **Caisse du commerce et de l'industrie à Turin.** — Assemblée générale extraordinaire à Turin, à 2 heures de relevée. Dépôt des titres à Turin, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

30 juillet. — **Société privilégiée Pie IX Latine des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions douze jours avant la réunion, à Paris, à l'agence administrative, rue Taitbout, 57.

30 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19. Dépôt des titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours avant la réunion.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

30 juin. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur les obligations des premier et deuxième emprunts à priorité de l'ancienne Compagnie de Saint Gall-Appenzell, de l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de la Glatt, ainsi que de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

30 juin. — **Compagnie des charbonnages belges.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action pour la première moitié du dividende de 1858. A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts sur obligations à la Caisse centrale de la Compagnie, 11, rue de la Chaussée-d'Antin. (Voir les détails aux annonces du 11 juin.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais, partie nord du réseau). — Paiement du semestre d'intérêts sur obligations. (Voir les détails aux annonces du 18 juin.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de l'emprunt 3 p. 0/0 de la fusion, émission de 1858, et de l'emprunt 3 p. 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 1852 et 1855. (Voir les détails aux annonces du 18 juin.)

1er et 6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124. (Voir les détails aux annonces du 18 juin.)

1er juillet. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann. (Voir aux annonces.)

(1) Voir, pour plus amples renseignements, les numéros précédents.

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du solde du dividende de 1858 et des intérêts sur obligations,
soit 35 fr. 35 pour les actions anciennes (impôt déduit).
7 » id. nouvelles id.
7 fr. 30 c. pour les obligations (impôt déduit); à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er juillet. — **Chemin de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations, savoir : 9 fr. 63 c. par action, impôt déduit ; 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier ; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, Lanquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des coupons semestriels, soit 9 fr. 58 c. par action, impôt déduit, et 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit : A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 17 ; à Genève, chez MM. Kohler et Ce, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 68 c. par action au porteur, impôt déduit : à Paris, au siége social, rue Bergère, 12, et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces du 18 juin.)

1er juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations anciennes et nouvelles. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth.** — Paiement des intérêts semestriels sur les sommes versées. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur obligations, soit 25 fr. par obligation. (Voir le détail aux annonces du 18 juin.)

1er juillet. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 26 ; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1er juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux actions, soit 10 fr. 50 c. par action. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Société générale des chemins de fer Romains.** — Intérêts sur les obligations émises par la Société, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts sur les obligations, soit 12 fr. 21 c., impôt déduit, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er juillet. — **Chemin de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du semestre d'intérêt, soit 10 fr. par action nouvelle de 500 fr., et 5 fr. par coupure de 250 fr., dont le quatrième versement a été effectué. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende 1858 ; à Paris, chez MM. Morel, Patio et Ce, rue Laffitte, 44.

1er juillet. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social. (Voir les détails aux annonces du 18 juin.)

Digitized by Google

1er juillet. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie-Centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c., 17, rue Laffitte.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement du coupon d'intérêt semestriel, soit 2 fr. 50 c par action sous déduction de l'impôt. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Compagnie générale des eaux.** — Paiement du solde du dividende de 1858, soit 3 fr. 50 c., et de 5 fr. sur le dividende de 1859, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Arnaud ,12.

1er juillet. — **Dette franco-péruvienne.** — Paiement du coupon d'intérêt du premier semestre de 1859 aux porteurs des bons à 1/2 0/0 ; à Paris, rue Saint-Lazare, 31.

1er juillet. — **Société anonyme des nu-propriétaires.** — Paiement de 2 0/0 pour solde du dividende de 1858, et de 2 0/0 à titre d'intérêt pour le premier semestre 1859, rue Louis-le-Grand, 35.

1er juillet. — **Société Call et Cie.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Société Call et Cie, remises en échange des anciens titres de la Société Carré, soit 9 fr. 73 c. par obligation (impôt déduit), au siége social, quai de Billy, 48.

1er juillet. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Paiement du coupon semestriel, soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 34 c. par action au porteur, impôt déduit ; au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cie, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

1er juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

1er juillet. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Paiement du dividende de 1858 et des intérêts à 6 0/0 sur les versements effectués ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social.

1er juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr.

APPELS DE FONDS

Depuis le 1er juin. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement facultatif de 100 fr. formant la libération des actions. Intérêts à 6 p. 0/0 l'an. Décision de l'assemblée générale du 31 mai 1859. (Voir aux annonces du 11 juin.)

1er au 30 juin. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 15e versement de 5 p. 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 11 juin.)

ÉCHANGE DE TITRES

Depuis le 15 juin. — **Chemin de fer de Bordeaux à la Teste.** — Échange des actions de l'ancienne Compagnie de la Teste contre des actions du chemin du Midi (action contre action) ; jouissance du 1er janvier 1859 ; à Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit mobilier.

A partir du 1er juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Délivrance de titres au porteur pour les actions libérées de 250 fr., rue Laffitte, 17.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 29 avril 1859, et dont les détails se trouvent à la suite du rapport de la Compagnie, publié dans le numéro du 7 mai, page 413.

1er juillet. — **Chemin de fer du midi et canal latéral à la Garonne.** — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 11 juin 1859 ; savoir :

254	obligations,	emprunt de	1856
340	id.	id.	1857
170	id.	id.	1858

à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 6 juin. — **Compagnie de charbonnages belges.** — Emprunt de 700,000 fr. par émission d'obligations de 280 fr. souscrites avant le 1er juillet. Droit de préférence réservé aux actionnaires. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 18 juin, page 564).

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 11 au 17 juin	1618	1,062,764 25	656 83	1566	1,000,480 83	638 87	2 81	» »
ORLÉANS (1)	11 — 17 —	1475	1,220,437 35	827 41	1372	1,139,080 00	830 23	»	0.34
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	11 — 17 —	1406	2,151,532 43	1,530 17	1346	1 430,913 39	1,063 08	43 93	»
OUEST (1)	11 — 17 —	1188	975,982 47	821 53	995	771.381 72	775 26	5.97	»
NORD (1)	11 — 17 —	964	1,055,362 19	1,094 »	862	968,163 30	1,123 »	2.58	»
MIDI (1)	11 — 17 —	793	409.377 »	516 24	789	292,374 82	370 56	39.31	»
LYON A GENÈVE	11 — 17 —	231	134,627 53	582 80	227	100,571 80	443 04	31.54	»
ARDENNES (1)	11 — 17 —	157	58,028 85	369 61	52	28,086 24	540 12	»	31.16
DAUPHINÉ	11 — 17 —	134	53,367 87	398 26	90	27,049 64	300 55	32.51	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	11 — 17 —	33	25,034 80	758 63	33	19,094 40	578 62	31.11	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	11 — 17 —	1323	365,582 »	276 »	1164	294,630 »	253 »	9.09	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale (2) — Ligne de Trieste	4 — 10 —	1165	1,358,837 30	1,146 60	1070	784,679 55	733 50	56.31	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale (2) — Ligne Lombard-Vénitienne	4 — 10 —	482	231,273 08	479 82	455	227,031 38	498 97	»	3 84
SARAGOSSE	4 — 10 —	214	166,067 38	776 01	194	88,952 69	458 51	68.79	» »
VICTOR-EMMANUEL	21 — 27 mai	80	27,058 12	338 »	80	22,687 65	283 58	19.» »	»
OUEST SUISSE	10 juin 16 juin								

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) Voir, pour les produits distincts de chaque ligne, au tableau officiel des recettes, à la fin du journal.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS

(6e chambre.)

Présidence de M. Berthelin.

Audience du 22 juin.

AFFAIRE DU SYNDICAT DES AGENTS DE CHANGE DE PARIS CONTRE DES MEMBRES DE LA COULISSE. — IMMIXTION DANS LES FONCTIONS D'AGENTS DE CHANGE. — VINGT-SIX PRÉVENUS.

Cette affaire, après instruction, arrive à l'audience dans des proportions considérables, eu égard au nombre des prévenus, à l'intervention du syndicat des agents de change comme partie civile, et à la nature des questions qui doivent être débattues.

La poursuite est dirigée contre vingt-six inculpés exerçant tous, près la Bourse de Paris, la fonction de coulissiers, ou intermédiaires pour l'achat et la vente de valeurs en effets publics. Voici leurs noms :

MM. Emile-Julien Michel, Vincent-Sulpice Jarry, Morel Fatio, Alphonse-Edouard Guastalla, Wilhelm Wertheimber, Lévy dit Lévy Crémieux, Charles Labrousse, Louis-Auguste Dauga, Henri-Charles Aron, Eugène Gellinard, Louis-Marie-Antoine Cayard, dit Ludovic, Abraham-Elysée Péraire, Paul Emmanuel Péraire, Isidore-Joseph-Marie Garzon, Eugène-Alfred Hultin, Joseph-Alexandre Piet, Jules-Pierre-Denis Pradeau, Thalès Determes, Gustave-Nicolas Caperon, Jean Goubie, Henry Halimbourg, Théodore-Auguste Lacombiez, Théodore Henry Poissonnier, Gustave-François-Théodore Sureau, Pierre-Eroest Villetard, Isidore-Paulin Savalète.

Tous sont prévenus d'immixtion dans les fonctions d'agent de change, en violation des dispositions de l'arrêté du Conseil du 26 novembre 1781, de la loi du 25 ventôse an XI, et de l'arrêté du 25 prairial an X.

M. l'avocat impérial Severien-Dumas occupe le siége du ministère public.

L'intervention du syndicat des agents de change, représenté par M. Coin, l'un des syndics, est soutenue par Me Dufaure, Paillard de Villeneuve et Mathieu.

La défense des prévenus est confiée à Me Berryer, Plocque, Crémieux, Jules Favre, Léon Duval et Bozerian.

Pour faciliter l'intelligence des débats, il n'est pas sans utilité de les faire précéder d'un court résumé des faits et des principaux moyens de la prévention tels qu'ils sont exposés dans le réquisitoire du ministère public :

Aux termes de l'article 76 du code de commerce, les agents de change ont seuls le droit de faire, comme intermédiaires entre les parties, les négociations des effets publics et autres susceptibles d'être cotés à la Bourse, de faire pour le compte d'autrui la négociation de lettres de change ou billets commerçables et d'en constater le cours. Ils peuvent, en outre, faire concurremment avec les courtiers de marchandises, la négociation et le courtage des ventes ou achats de matières métalliques; ils ont seuls le droit d'en constater le cours.

Avant cette loi, qui consacre d'une manière précise le droit privatif des agents de change, les dispositions législatives et les règlements sur les Bourses de commerce avaient interdit à quiconque de s'immiscer dans leurs fonctions.

L'art. 23 du règlement du 26 novembre 1781 porte : « Fait Sa Majesté défense à toutes personnes autres que les agents de change, de s'immiscer dans les négociations d'effets royaux et papiers commerçables, comme aussi de prendre la qualité d'agent de change, d'avoir et tenir dans la Bourse aucuns carnets pour y insérer le cours des effets et de rester à la Bourse après le son qui indique la sortie, à peine pour l'une ou l'autre de ces contraventions, de nullité des opérations, de trois mille livres d'amende, et, en cas de récidive, de punition corporelle. »

La loi du 28 ventôse an XI et les articles 4 et 5 de l'arrêté du 27 prairial an X, ont maintenu et confirmé cette prohibition, en supprimant toutefois la peine corporelle, mais en élevant le taux de l'amende, qui est aujourd'hui proportionnelle au cautionnement des agents de change (le quart).

Malgré ces dispositions législatives, qui sont encore en vigueur, dit la prévention, un grand nombre d'individus usurpent les attributions des agents de change. Composée d'abord d'un petit nombre, la coulisse a insensiblement pris des proportions considérables. Elle s'est tenue en différents lieux, au passage des Panoramas, à Tortoni, Valentino, au Casino et au passage de l'Opéra, d'où elle a été successivement expulsée par mesure administrative ; en dernier lieu, elle s'est réfugiée sous le péristyle et dans l'intérieur même de la Bourse.

A partir de ce jour, la prévention soutient que la coulisse est devenue une véritable contrefaçon du parquet des agents de change. Il est de notoriété publique que les coulissiers vendent et achètent toutes les valeurs que vendent et achètent les agents, et par les facilités qu'ils donnent aux spéculateurs, la différence de courtage, la variation dans le cours de la rente qu'ils traitent par fractions de deux centimes et demi, et l'échelle peu élevée de leurs primes, ils ont, dans ces derniers temps, absorbé la presque totalité du marché de la rente.

Les coulissiers ont des carnets comme les agents de change; leurs registres et leur comptabilité sont les mêmes ; ils se délivrent entre eux des bordereaux de négociation; enfin, ils se tiennent à la Bourse, côte à côte avec le parquet, dominant par leurs cris ceux des agents de change, qui leur sont inférieurs en nombre, et faisant annoncer leurs cours de la même manière que ceux faits par les intermédiaires légaux.

Il faut ajouter encore que, dans ces derniers temps, la coulisse semble s'être organisée en véritable corporation. Elle a formé une commission destinée à moraliser et à garantir les affaires entre coulissiers ; c'est un des inculpés, le sieur Dauga, qui est président de cette commission.

La compagnie des agents de change a vu dans ces faits un danger pour le public, dont les intérêts peuvent être gravement compromis par des intermédiaires sans caractère officiel, et un péril pour ses propres membres, qui se voient dépouillés des affaires dont la loi leur assure le monopole, par des individus qui sont de véritables agents de change sans cautionnement et sans investiture. La chambre syndicale a, en conséquence, déposé une plainte contre tous les individus ci-dessus désignés, et, en son nom, le syndic s'est constitué partie civile sur cette plainte.

Des perquisitions ont été faites au domicile de tous les inculpés. Les saisies pratiquées, dit la prévention, ne peuvent laisser aucun doute sur la nature des opérations auxquelles ils se sont livrés. Porteurs, presque tous, d'une patente de banquier, ils ont fondé des maisons de commerce innommées, et ont fait, la plupart d'entre eux le reconnaissent, des négociations pour le compte de tiers, à qui ils prenaient, sous le titre de commission de banque, un véritable droit de courtage. On a saisi leurs registres, leurs carnets, leur correspondance ; de sorte qu'en dehors de leurs aveux, le délit qui leur est imputé est complétement établi.

Cependant les coulissiers prétendent qu'ils ne font que des opérations à terme; que ces opérations ne rentrent pas dans les fonctions des agents de change, à qui même elles sont défendues, et que, dès lors, ils n'usurpent pas ces mêmes fonctions. Ils ajoutent qu'au surplus ils ont été tacitement reconnus, ou tout au moins tolérés jusqu'à ce jour, et que leur bonne foi doit les mettre à l'abri de toutes poursuites.

La prévention répond : La coulisse existe, en effet depuis un grand nombre d'années ; mais dès qu'elle s'est révélée d'une manière ostensible, on a déployé vis-à-vis d'elle des mesures qui, loin de consacrer, même tacitement, son existence, ont révélé la pensée de l'administration sur son illégalité. Elle a été successivement chassée de tous les lieux publics où se tenaient ses réunions, et, de plus, des décisions judiciaires encore récentes ont infligé la peine de l'amende à un certain nombre d'individus qui n'ont fait autre chose que ce qui est reproché aux inculpés.

Le fond de leur défense n'est pas plus admissible que la fin de non-recevoir qu'ils opposent aux poursuites. Ils ne font, disent-ils, que des opérations à terme que les agents de change n'ont pas le droit de faire. Mais où trouvent-ils, dans la loi, cette restriction au droit des intermédiaires légaux ? Les agents de change soutiennent, au contraire, et avec raison, le droit de faire des opérations à terme, qui ne sont prohibées que lorsqu'elles cachent des jeux ou paris sur les différences, mais qui sont parfaitement licites, à la double condition de l'indication d'une échéance et du dépôt préalable des valeurs formant l'objet de l'opération. Si ces deux conditions sont remplies, l'opération à terme est évidemment du ressort exclusif des agents de change ; si elles ne le sont pas, l'abus commis par les coulissiers dans la négociation des effets publics et valeurs industrielles ne peut lui enlever le caractère illicite prévu et puni par les lois précitées.

Les inculpés soutiennent encore qu'ils ont fait de nombreuses opérations pour les agents de change eux-mêmes, qui seraient devenus, en quelque sorte, les instigateurs et provocateurs du délit dont la chambre syndicale poursuit la répression. Le syndic, sans avoir positivement nié ce dernier fait, déclare qu'il est possible que des agents se soient vus dans la nécessité de s'adresser à la coulisse pour remplir les ordres de leurs clients ; mais il explique que c'est là une des plus déplorables conséquences du déplacement du marché qui, en mettant toutes les valeurs entre les mains des intermédiaires illégaux, force les mandataires officiels à s'adresser, pour accomplir les fonctions qu'ils tiennent de la loi, à ceux-là-mêmes qui la violent à leur préjudice. Loin de servir à la défense, cette prétention met en relief le danger qu'il y aurait à perpétuer cet état de choses anormal, et la nécessité de prendre des mesures pour faire rentrer chacun dans ses droits et dans ses devoirs.

Tels sont les faits sur lesquels s'engagent les débats.

Les portes de la salle d'audience sont ouvertes à onze heures et demie, et l'enceinte est bientôt occupée par la foule des auditeurs.

L'audience est ouverte à onze heures trois quarts.

M. le président. Faites appeler M. Coin, syndic de la Compagnie des agents de change.

M. Coin déclare persister dans la plainte portée par le syndicat contre les inculpés. Il déclare ne conclure qu'aux dépens pour tous dommages-intérêts.

MM. Pollet, Roblot, Garneron, Moreau, et autres membres du syndicat, déclarent également persister dans la plainte.

Il est fait appel d'un grand nombre de témoins, tous agents de change, appelés à la requête des prévenus. Ces témoins ne répondent pas à l'appel. M. le président fait connaître qu'il a reçu de dix-sept d'entre eux des lettres annonçant qu'ils sont dans l'impossibilité de se présenter à l'audience.

Ma gré l'absence de ces témoins, le ministère public consulté, il est passé outre aux débats.

INTERROGATOIRE DES PRÉVENUS.

M. le président. Prévenu Michel, dites vos noms et qualités.

M. Michel. Emile-Julien Michel, coulissier, patenté par M. le commissaire de police de la Bourse.

D. Qu'appelez-vous coulissier ? — R. Le coulissier, comme tout le monde le sait, est un agent toléré qui fait dans la coulisse des opérations de Bourse.

Digitized by Google

D. Vous êtes prévenu d'immixtion dans les fonctions d'agent de change ? — R. J'ai répondu dans mon interrogatoire que je ne croyais pas avoir usurpé les fonctions d'agent de change. Ancien agent de change moi-même, je sais quelle limite le sépare du coulissier, et je ne l'ai pas franchie, au moins que je croie.

D. Vous faisiez cependant des négociations pour des tiers ? — J'achetais des rentes fin du mois, mais jamais de valeurs industrielles, ni jamais au comptant.

D. Comme intermédiaire, ne receviez-vous pas un droit de courtage ? — Je prenais un droit de commission comme banquier, un ducroire, et j'en avais le droit, puisque je donnais ma garantie, ce qui est interdit aux agents de change.

D. De combien était votre commission ? — R. Je recevais, par exemple, 25 fr. par 3,000 fr. de rente, droit inférieur au courtage donné aux agents de change.

D. N'avez-vous pas de carnet ? — R. Je n'avais pas ce qu'on appelle un carnet ; je prenais note des opérations que je faisais, puis on passait écriture chez moi. Il y a deux carnets, le carnet des opérations journalières, et le carnet de liquidation ; je n'avais pas ces carnets.

D. Vous donnez des bordereaux de négociation ? — R. Je ne donne pas ce qu'on appelle des bordereaux de négociations ; je donne des engagements, parce que je demeure toujours garant des marchés. Si le client veut vendre, c'est moi qui vends ; si le client veut acheter, c'est moi qui achète, toujours avec ma garantie.

D. Ainsi, vous ne reconnaissez pas vous être immiscé dans les fonctions d'agent de change ? — R. Je ne puis le reconnaître, car telle n'est pas ma pensée.

M. Vincent-Sulpice Jarry déclare être banquier patenté, et ne s'être jamais immiscé dans les fonctions d'agent de change. Il a des correspondants en province et il fait des opérations à terme.

J'en ai fait beaucoup, ajoute M. Jarry, par l'intermédiaire des agents de change ; pour l'année dernière, le total de ces opérations avec eux s'est élevé à 3,600,000 fr. de rente, au comptant. Je fais aussi des achats de spéculation.

D. Qu'appelez-vous des achats de spéculation ? — R. J'appelle ainsi des achats et ventes à terme.

D. Quelle différence faites-vous entre ces sortes de négociations et les autres ? — R. Le marché à terme est soumis à des chances aléatoires.

D. C'est donc un jeu ? — R. Quand les chances aléatoires se présentent, ce peut être un jeu.

D. Prenez garde : nous devons vous prévenir que le système dans lequel vous vous engagez est peut-être dangereux ; le jeu est défendu par la loi. — R. Je ne sais si la loi les défend, mais je ne puis nier que je fasse des marchés à terme.

D. Je vous pose la question nettement : sont-ce des paris, des jeux de bourse que vous appelez spéculations ? — R. Il est difficile de savoir comment se terminera un marché à terme au moment de sa conclusion. On ne peut pressentir si le vendeur livrera ou s'il rachètera. S'il y a levée ou livraison, le marché est réel, et il s'opère par les agents de change ; dans le cas contraire, on n'a pas recours à leur ministère.

M. le président : On vous inculpe d'immixtion dans les fonctions d'agent de change. Vous répondez non, en ajoutant : Nous faisons des choses défendues aux agents de change ; donc nous ne pouvons usurper en cela leurs fonctions. Nous servons d'intermédiaires là où ils ne peuvent en servir, pour des paris ou jeux de Bourse. Est-ce là votre système ? — R. J'ai été moi-même agent de change. J'ai reconnu qu'il était toujours impossible de poursuivre ceux qui ne prennent pas livraison...

D. Répondez directement à cette question : Quelle différence faites-vous entre l'agent de change et vous ? — R. Il n'y en a pas à proprement parler.

D. Ne vous hâtez pas de répondre ; réfléchissez : Nous ne voulons pas que vous risquiez votre position par trop de précipitation ou faute de comprendre nos questions. Je vous demande quelle différence existe, dans votre pensée, entre les opérations que font les agents de change et les vôtres comme coulissier ? — R. Nous nous ressemblons en ce point que l'agent de change fait une chose qui ne lui est pas permise, qui lui est défendue par la loi, et nous aussi.

D. Puisque vous reconnaissez que la loi défend certaine chose, pourquoi la faites-vous ? — R. Parce que tout le monde le fait.

D. Vous dites que vous êtes banquier : croyez-vous que les opérations de Bourse que vous faites rentrent dans les attributions de la banque ? — Parfaitement, le banquier reçoit des ordres de ses commettants et il les exécute.

M. Morel-Fatio, quarante-six ans, banquier.

M. le président : Vous savez quelle est l'inculpation qui vous est reprochée ?

M. Morel-Fatio : Je crois que cette inculpation n'est pas fondée. Ma maison exerce depuis quarante et un an, et je la dirige depuis vingt-neuf ans. Ma maison a toujours fait des opérations de concert avec les agents de change, et parmi les membres du syndicat il en est trois ici, présents à cette audience, comme parties civiles, avec lesquels j'ai opéré.

D. Quelle est la nature des opérations que vous faites ? — R. Ces opérations varient, mais le plus souvent j'achète et je vends de la rente française à terme.

D. Pour qui ? — R. Pour le compte de mes clients, et le plus souvent, comme je vous l'ai dit, pour le compte d'agents de change.

D. Quelle est votre commission ? — R. Elle est variable ; elle s'établit amiablement.

D. Mais le cours en est toujours inférieur à celui des agents de change ? — R. Cela ne peut être autrement. Depuis longtemps je suis l'agent des agents de change pour le 3 p. 100, et aujourd'hui encore je fais des affaires avec plus d'un tiers des membres de la Compagnie. Ils savent bien ce que nous faisons, et comment l'ignoreraient-ils ? Nous nous réunissons une demi-heure avant eux ; nos cours suivent les variations de ceux des agents de change.

D. Mais vous vous réunissiez avant eux ; ainsi c'est reconnaître que votre cours s'établissait avant l'heure de la Bourse, en dehors des heures légales de la Bourse. — R. Par autorisation des agents.

D. Sur quelles valeurs opérez-vous ? — R. Oh ! sur la rente seulement. Aussi le syndicat des agents de change a-t-il souvent mis à néant ces mesures réglementaires pour opérer avec nous ; ils sont donc nos instigateurs, nos complices ; si nous sommes coupables, ils le sont au même titre que nous. Je ne suis pas légiste, mais il me semble qu'il est impossible de les séparer de nous.

D. Faisiez-vous avec les agents de change des opérations permises ou défendues par la loi ? — Je ne me suis jamais préoccupé de cette différence ; j'allais hardiment, marchant avec les agents de change.

D. Eh bien ! laissons-là les agents de change pour un moment. Je vous demande si vous n'avez pas fait, vous, des négociations interdites aux agents de change ? — R. Je ne sais jusqu'à quel point les marchés sont licites ou illicites. Je n'ai jamais opéré que sur des valeurs cotées dans le *Moniteur*, approuvées par les agents ; je n'ai pas eu à les distinguer.

D. Prenez garde d'aller trop loin, et c'est aller trop loin que de dire que vous ne distinguez pas le jeu des marchés légaux. — R. Quand les marchés à terme commencent, on ignore ce qu'ils deviendront. Le coupable est le client, qui seul sait s'il veut jouer ou non.

D. Savez-vous que cela est interdit aux agents de change ? — R. Je ne le sais pas, et je ne pouvais le pressentir quand je vois tous les agents de change opérer ainsi.

M. Guastalla, 3e prévenu : Je suis banquier, dit M. Guastalla, et je faisais des affaires de Bourse pour mon compte et aussi pour celui de quelques commettants ; depuis vingt-cinq ans que j'exerce dans les mêmes conditions, je me suis cru sinon autorisé, du moins toléré par l'administration, sous les yeux de laquelle nous opérons tous les jours.

M. Werthemher, 4e prévenu, qui déclare être banquier, fait la même déclaration.

M. Lévy dit *Lévy Crémieux*, 5e prévenu : Je suis, dit M. Lévy Crémieux, dans une une position exceptionnelle. Comme M. Morel-Fatio, mes clients sont des agents de change ; je n'en ai pas d'autres. Ma principale opération est le change entre le parquet et la coulisse ; quand une valeur est plus bas à la coulisse, je la prends à la coulisse ; quand elle est plus haut, je la prends au parquet ; dans ce dernier cas je paie le courtage à l'agent de change, voilà la seul, différence pour moi.

M. le président : Et vous, quel est votre courtage ? — R. Je prends une part convenue avec l'agent de change. Ce n'est par là m'immiscer dans ses fonctions, puisque, d'une part, je lui tiens compte de ce que la loi lui accorde, et que, de l'autre, je reste garant de l'opération. Comme garant j'ai donc le droit de recevoir une commission de banque. Cette commission m'est bien due, car si on ne paie pas, je paie de ma caisse, comme Rothschild, Fould, Pereire.

D. Quelle est donc la différence entre vous et l'agent de change ? — R. L'agent de change ne peut jamais se rendre garant des opérations, qu'il ne doit faire que comme intermédiaire légalement constitué : c'est le notaire des effets publics.

M. le président : C'est très-bien qualifier la fonction d'agent de change. La garantie lui est interdite, et vous, vous la prenez. Mais allons plus loin : indépendamment des opérations pour lesquelles vous donnez votre garantie, reconnaissez-vous que vous faites acte d'agent de change quand vous vous placez entre deux parties pour faire une opération ? — R. Non, monsieur, je ne reconnais pas cela. J'ai ordre de vendre à terme, l'agent de change ne peut pas faire ce marché ; moi, banquier, je vends, je fais acte de banque ; je crois, à cet égard, que les agents de change se sont complétement trompés dans leurs poursuites.

M. Ch. Labrousse, 6e prévenu : Comme MM. Lévy, Crémieux et Morel Fatio, je suis dans une position exceptionnelle, non pas cependant de la même manière. Mes clients sont en province, ils m'envoient leurs ordres et j'ai à les exécuter. J'achète et je vends pour le compte d'autrui, en ma qualité de banquier.

M. le président : N'appelez-vous pas cela s'immiscer dans les fonctions d'agent de change ? — R. Non, monsieur, car le plus souvent je me sers d'eux pour mes opérations.

D. Et quand vous ne vous servez pas d'eux ? — R. Un client me dit d'acheter ; avant la livraison il me dit de vendre ; j'exécute ces deux ordres successivement, je remplis mon rôle de banquier.

D. C'est précisément ce que la loi interdit ; on n'a pas le droit de vendre ce qui ne vous est pas livré, ce qu'on n'a pas payé, ce qui, conséquemment n'est pas votre chose. — R. Je ne connais pas cette loi.

D. Elle est bien connue, cependant ; la loi interdit à tout autre agent qu'à l'agent de change la négociation d'effets publics et de valeurs industrielles ? — R. J'ai répondu que j'ai agi comme banquier, exécutant des ordres qu'il ne m'est pas permis d'enfreindre.

D. Si nous insistons sur ce point, voici pourquoi : On a saisi chez vous tous des carnets. Pour éviter un scandale inutile, on vous les a rendus intacts, dans l'espérance que ceux d'entre vous qui ont fait des aveux dans l'instruction les répéteraient à l'audience. Il résulte de ces carnets que vous faisiez tous des opérations de nature à justifier la prévention ; vous avez l'air maintenant de jeter du doute sur ce fait avoué. Faudra-t-il donc regretter de vous avoir rendu ces carnets ? — R. Pour mon compte, je n'ai pas dit cela dans mes interrogatoires ; je ne me rétracte donc pas, j'ai toujours dit que j'avais agi comme banquier.

M. Louis Auguste Dauga, 7e prévenu : Je suis banquier patenté depuis six ans ; mes correspondants sont en province, et pour eux je négocie des ventes et achats à terme, opérations interdites aux agents de change, et qu'un long usage tolère pour nous. Ces négociations nous les faisons au vu et au su de tout le monde, sous les yeux des autorités compétentes. Ainsi, il y a trois ans, l'autorité nous a invités à ne pas négocier les fonds étrangers pour ne pas nuire au crédit français ; nous nous sommes abstenus sur ce point, et l'autorité ne réservant que cela, nous avons pensé tout naturellement et tout logiquement qu'elle tolérait tous les autres marchés.

D. La coulisse n'était-elle pas une corporation à l'instar de celle des agents de change, et, à son image, n'avait-elle pas une chambre syndicale, dont, par parenthèse, vous étiez le président ?

R. Tout ceci est fort exagéré ; nous ne sommes pas institués en corporation et nous n'avons pas de cham-

Digitized by Google

bre syndicale : voici ce qui existe : la Bourse de Paris fait arriver dans son enceinte beaucoup de personnes tarées. Quand un nouveau venu se présente pour faire des affaires dans la coulisse, nous avons tous intérêt à savoir d'où il vient, ce qu'il est. Alors nous, les anciens de la coulisse, nous nous réunissons pour nous rendre compte du mérite du nouveau venu ; quand il est jugé digne, on lui ouvre un carnet ; dans le cas contraire, le carnet lui est refusé. Voilà ce qu'on appelle notre chambre syndicale. C'est si peu une chambre syndicale que nous n'avons pas de statuts, pas de règles, et que, par exemple, jamais on aurait osé prononcer une peine disciplinaire contre qui que ce fut.

M. le président : Il pourrait sembler cependant que la conséquence de l'admission ou du rejet d'un candidat à la coulisse est qu'il y a là un corps, une corporation, une compagnie qui se donnait le droit de prononcer ? — R. Non, monsieur, car l'individu par nous rejeté n'en pouvait pas moins venir à la Bourse et faire des affaires avec d'autres qu'avec nous.

D. En résumé, d'après vous, s'il n'y avait pas là une corporation, une chambre syndicale régulièrement constituée, il y avait une sorte d'aréopage improvisé, de sénat qui décidait dans certains cas prévus ? — R. Je ne crois pas que la conséquence puisse être tirée dans des termes aussi absolus.

M. Charles Aron, 8e prévenu : Je suis patenté comme négociant, mais je fais des affaires de banque. Je n'ai pas d'autres explications à donner sur la nature de mes opérations que celles que vient de fournir M. Dauga.

M. l'avocat impérial donne lecture des interrogatoires écrits de M. Aron et de son associé M. Gellinard, desquels il fait résulter que ces deux prévenus ont avoué s'être immiscés dans les fonctions d'agent de change.

Ces deux prévenus protestent. Je n'ai signé mon interrogatoire que le lendemain, dit M. Gellinard, et j'affirme n'avoir pas dit la-veille ce qu'il me fait dire.

M. le président : Vous êtes libre de modifier vos déclarations. Maintenant je vous pose de nouveau la question : Vous êtes vous immiscé dans des fonctions d'agent de change ?

M. Gellinard : Non, M. le président ; j'ai fait acte de banquier, pas autre chose.

L'interrogatoire des prévenus interrogés ensuite ne présente aucun caractère particulier : ils se réfèrent aux explications déjà données.

Le 26e et dernier prévenu, M. Savalette, est interrogé.

D. Votre profession ? R. J'en ai beaucoup.

D. Laquelle préférez-vous ? — R. Négociant, banquier ; je ne veux pas dire coulissier.

D. On vous impute de vous être immiscé dans les fonctions d'agent de change. — R. Je répondrai avec une entière sincérité. J'ai fait des opérations de Bourse pour le compte de commettants, et je savais bien que cela n'était pas très-légal, mais avant de le faire j'avais consulté les personnages les plus haut placés ; j'en avais parlé au ministre des finances, à mon frère, conseiller à la Cour des comptes ; tout le monde me disait que cela n'était pas tout à fait licite, mais que c'était toléré et que jamais la coulisse ne serait inquiétée. Cela me paraissait être aussi l'avis des agents de change, qui me voyaient opérer sans faire aucune protestation

L'interrogatoire des prévenus est terminé.

Me Crémieux, l'un des défenseurs des prévenus : Je demande pardon d'interrompre, mais nous ne pensions pas que les débats commenceraient par l'interrogatoire détaillé de chacun des prévenus. Cela change complétement les dispositions de la défense. La défense a fait citer vingt-six témoins ; ils ne sont pas venus, hors un ou deux, et quelques-uns qui sont au banc des parties civiles. Il semble cependant que quand des hommes honorables sont cités à comparaître devant la justice, leur devoir est de se présenter. Nous ne voudrions pas prendre contre eux des conclusions, mais, néanmoins, nous avons besoin de leur présence pour faire préciser les faits particuliers à chacun des prévenus. La loi confère au tribunal le droit de les faire venir ; mais si le tribunal ne voulait pas user de son droit, nous serions obligés, à regret, de prendre des conclusions.

M. le président : Prenez vos conclusions.

Me Crémieux pose des conclusions tendant à ce que, aux termes des articles 157 et 189 du Code d'instruction criminelle, les témoins non comparants, au nombre de vingt-cinq, soient cités à comparaître, à leurs frais, sous toutes réserves de droit.

M. le président : Avant de statuer, nous avons une observation à faire : Le témoin défaillant peut être ou non condamné, selon ce qu'en décidera le tribunal ; mais la question à vider d'abord par le tribunal est celle de savoir quelle est l'importance de la déposition de chaque témoin, pour qu'il décide s'il est nécessaire de l'entendre.

Me Crémieux : Tous les prévenus sont inculpés d'immixtion dans les fonctions d'agent de change ; il faut donc que l'on dise que l'on connaît les opérations faites par chacun des inculpés. Or, beaucoup de ces opérations ont été faites avec les témoins qui sont parties civiles, c'est-à-dire intéressés au procès. C'est donc d'autres témoins que nous devons attendre la lumière, et nous avons le plus grand besoin d'entendre les témoins absents. Si sur vingt-cinq nous en avions vingt, ce serait bien ; mais sur vingt-cinq il en manque vingt-deux, c'est trop. Le tribunal comprend que nous ne pouvons laisser passer outre ; la défense ne peut rien sans eux. Il y a nécessité impérieuse de les appeler.

M. le président : La parole est au ministère public.

M. l'avocat impérial : La question de droit est de savoir si l'article 189 du Code d'instruction criminelle invoqué, est applicable à l'espèce. Il s'agit de témoins cités à la requête des prévenus ; il faut savoir si le tribunal peut les condamner comme ceux cités à la requête du ministère public.

Si nous étions bien convaincu de l'utilité de leur audition, nous serions le premier à les appeler, mais nous n'avons pas cette conviction. Ce qui est applicable en matière criminelle ne l'est pas en matière correctionnelle, voilà la saine doctrine.

D'ailleurs, quels sont ces témoins ? tous des agents de change, c'est-à-dire des fonctionnaires publics, en ce moment même dans l'exercice de leurs fonctions. Leur devoir les retient à la Bourse, et la plupart d'entre eux ont pris le soin d'informer M. le président de l'impossibilité où ils sont de se rendre à l'audience. Maintenant, quelle peut être l'utilité de leur audition ?

La plupart des prévenus ont fait des aveux devant le commissaire de police, aveux rétractés par beaucoup dans l'instruction et à l'audience, mais encore assez nombreux et assez complets pour qu'ils restent acquis aux débats. Aujourd'hui, on ne reconnaît plus le délit, et que veut-on établir ? On veut établir que des opérations journalières étaient faites en commun avec les agents de change. Mais alors que vous aurez établi cela, si le délit qui vous est reproché reste, si l'instruction est complète sur ce point, ce sera en pure perte que vous aurez appelé des témoins. Par ces considérations, nous requérons le rejet des conclusions prises par les parties de Me Crémieux.

Me Crémieux : Quelques mots seulement de réponse...

M. le président : Permettez, plus tard vous aurez la parole, s'il est nécessaire. Avant, nous allons entendre les témoins à charge présents, et les témoins à décharge s'il y en a. D'après ce qu'ils diront, nous jugerons de l'utilité d'entendre ou non les témoins absents.

Me Crémieux : Je ne vois pas d'objection à entendre les témoins présents, en réservant néanmoins nos conclusions.

Me Berryer : Nous devons au tribunal de lui faire comprendre les raisons de notre insistance. Les prévenus qui sont sur ces bancs ont été arbitrairement désignés parmi un très-grand nombre d'autres banquiers, tous coulissiers comme eux, ni plus ni moins. Il s'agit de savoir pour chacun d'eux les faits qui lui sont particuliers, la nature de ses opérations, sous quelles formes il les a faites, avec qui, quand, dans quel lieu, à quelle heure. Nous prétendons que l'audition de nos témoins fera ressortir notre bonne foi, et notre bonne foi est exclusive du délit.

M. le président : Toute satisfaction et toute liberté seront données à la défense. Nous allons entendre les témoins présents. Appelez le commissaire de police de la Bourse.

AUDITION DES TÉMOINS.

M. le commissaire de police se présente à la barre.

M. le président : Dites-nous, monsieur le commissaire de police, ce qui se pratique avant, pendant et après l'ouverture de la Bourse.

M. le commissaire de police : Les grilles de la Bourse s'ouvrent à onze heures et demie, et la Bourse s'ouvre à midi moins dix minutes. La coulisse se tient à côté et autour de la corbeille des agents de change ; les deux marchés marchent côte à côte : chacun a son cours.

Me Dufaure : Le témoin veut-il nous dire s'il a vu à la Bourse quelques-uns des prévenus ?

Le témoin : Je les connais tous comme ils me connaissent. Je disais que les coulissiers avaient leurs cours, comme le parquet ; j'ajoute qu'il est constaté à haute voix.

Me Paillard de Villeneuve : Le témoin a-t-il quelques explications à donner sur l'organisation de la coulisse ?

Le témoin : Je sais que la coulisse a une commission, une sorte de chambre...

M. le président : Quel est le but de la création de cette commission ?

Le témoin : L'examen des candidats qui se présentent pour faire partie de la coulisse.

M. le président : Cette commission prononce des exclusions ?

Le témoin : Oui, quand ces candidats ne présentent pas de garanties.

Me Berryer : Qu'entendez-vous par ce mot exclusion ?

Le témoin : On leur refuse le carnet.

Me Berryer : Dites-nous ce que signifie le refus du carnet ?

Le témoin : Cela veut dire que les coulissiers ne font pas d'affaires avec eux.

Me Berryer : Veuillez nous dire si avant l'ouverture de la Bourse vous n'avez pas reçu des ordres pour que quelques anciens coulissiers soient admis à se réunir sous le péristyle ?

Le témoin : J'ai informé M. le préfet de police que cela se faisait ; il ne m'a pas donné d'ordre de le tolérer, mais il ne l'a pas défendu. Quand il fait beau, ces messieurs se réunissent sous les arbres qui entourent la Bourse ; quand il pleut, sous le péristyle.

Me Berryer : Ce que je veux savoir, c'est si, avant l'ouverture de la Bourse, ils ne peuvent pas entrer sous le péristyle.

Le témoin : Oui, mais ce n'est pas l'heure légale.

Me Berryer : Que se fait-il quand il s'agit de liquider les opérations à terme ?

Le témoin : Il y a à la fin de chaque mois des paiements de liquidation.

Me Berryer : Sans doute, nous le savons ; mais cette liquidation ne se faisait-elle pas au vu de tout le monde, sur des tables apportées exprès par les employés de la Bourse, et des gardes de la Bourse n'étaient-ils pas placés autour des coulissiers pour protéger leurs opérations ?

Le témoin : Cela se passait ainsi autrefois, mais cela a cessé depuis trois mois et demi.

Me Berryer : C'est cela, depuis la poursuite.

Me Paillard de Villeneuve : Le témoin pourrait-il nous donner des explications sur le mode d'opérer des coulissiers, dire s'il y a des différences dans ce mode avec celui des agents de change ?

Le témoin : Les modes d'opérer sont les mêmes. Les cours se disent à haute voix ; ils opèrent surtout sur la rente ; voici ce qui se passe : j'offre 3,000 à 62 fr., dit l'un ; je prends 3,000 à 62 fr., dit l'autre.

M. le président : Ce que font les agents de change.

Le témoin : Absolument.

M. le président : Quelles sont les primes des uns et des autres ?

Digitized by Google

Le témoin : Les primes des coulissiers sont de 5, 10 et 20 centimes; celle des agents de change de 50 centimes et de 1 franc.

Me Mathieu : A quel délai se fait la réponse des primes?

Le témoin : D'un jour à l'autre; elle se fait au parquet d'un mois à l'autre.

Me Berryer : M. le commissaire de police sait ce que c'est que la compensation. Quand il s'agissait de la régler, ne sait-il pas que les banquiers, membres de la coulisse, se rendait dans le bureau des agents de change?

Le témoin : J'ignore ce fait.

Le témoin se retire.

M. le président : Nous n'avons pas statué sur l'incident relatif aux témoins qui ne se sont pas présentés; avant de le faire, nous voulons user de tous les moyens possibles pour ne pas prolonger inutilement le débat et sauvegarder néanmoins tous les intérêts de la défense: il y a une mesure possible que nous allons essayer. Nous engageons le syndic à aller prévenir à la Bourse MM. les agents de change cités comme témoins qu'il y rencontrera, et à les inviter à se rendre immédiatement devant le Tribunal. A mesure qu'ils arriveront, nous les entendrons; de cette manière tous les intérêts seront conservés, et il n'y aura pas de perte de temps. Appelez un autre témoin.

M. Solliers, agent de change et secrétaire de la chambre syndicale.

M. le président : Que savez-vous, monsieur, des faits reprochés aux prévenus?

M. Solliers : Je ne sais rien de personnel aux inculpés; je ne puis être que l'écho de la rumeur publique; je ne suis en mesure, ainsi que je l'ai dit dans l'instruction, d'apprécier aucun des faits particuliers.

D. Vous connaissez l'existence de la coulisse? — R. Cette existence est évidente.

D. Connaissez-vous les prévenus pour faire tous partie de la coulisse? — R. Quelques-uns seulement.

Me Berryer : Le témoin n'a-t-il pas fait des opérations avec la coulisse?

M. Solliers : Jamais!

Me Berryer : N'en a-t-il pas fait au moins une, le 5 mars 1856, avec M. Guastalla? Il s'agissait de l'achat de 25 actions de la Compagnie maritime à prime, prime qu'il a abandonnée?

M. Solliers : Je n'ai pas souvenir de cette opération.

M. le président : En avez-vous fait quelquefois avec d'autres de cette nature?

M. Solliers : En aucune façon, je l'ai dit déjà.

Me Berryer : Si on appelait M. Guastalla pour réveiller les souvenirs du témoin?

M. Guastalla, à la barre : Le fait est parfaitement exact, et le voici consigné ici. (Il indique un papier qu'il tient à la main) Le 5 mars 1856, j'ai vendu pour mon compte à M. Solliers vingt-cinq actions de la Compagnie maritime, avec prime de 25 fr. qu'il a abandonnée.

M. Solliers : Je me rappelle en effet cette circonstance : c'était une affaire pour mon compte.

Me Berryer : La question a deux faces : pour M. Guastalla, il achetait pour M. Solliers ou pour d'autres, peu importe; mais pour M. Solliers il y a ceci : c'est qu'il est secrétaire du syndicat, et qu'il va dans la coulisse demander des actions à prime.

Me Mathieu : M. Guastalla déclare qu'il a vendu pour son compte; a-t-il pris à Solliers une commission de banque?

M. Guastalla : Certainement.

M. Callay-Saint-Paul, banquier, 3e témoin.

Me Berryer : Je voudrais demander au témoin si tous les banquiers ne font pas des affaires de bourse par l'entremise des coulissiers?

M. Calloy-Saint-Paul : Je crois pouvoir dire que tous les banquiers font des affaires aussi bien avec les coulissiers qu'avec les agents de change, moi le premier.

Me Berryer : Quelles sont les affaires faites avec les coulissiers?

Le témoin : Il s'agit souvent de valeurs non cotées. Dans ces cas, on est obligé de chercher un intermédiaire autre que l'agent de change, qui ne peut pas l'être. Quand la valeur est cotée, on s'adresse à l'agent de change; mais, dans ce cas même, s'il ne se présente pas d'acheteur, et il peut se passer un ou deux mois sans qu'il s'en présente, on s'adresse au coulissier, qui va à domicile, lui, pour placer les valeurs, ce que ne ferait pas un agent de change, et ce qu'on n'oserait pas lui proposer. Pour ces opérations, comme banquiers, nous faisons payer un courtage pour l'intermédiaire et un droit de commission pour nous.

Me Berryer : Quels sont les engagements que les banquiers reçoivent des coulissiers?

Le témoin : Des engagements de garantie. Quand nous traitons au parquet, nous ne connaissons que l'agent de change. Une seule exception s'est présentée pour moi à cette règle, c'était en 1848. A cette époque, je donne un ordre à un agent de change. « Je veux bien remplir l'ordre, me dit-il, mais je ne veux pas être responsable. » Hors cette exception, les agents de change sont toujours responsables.

Me Dufaure : Le témoin veut-il nous dire si, parmi les prévenus, il en est qui lui aient servi d'intermédiaires pour des opérations que ne pouvaient faire les agents de change?

Le témoin : Certainement. J'ai employé M. Sureau pour des actions des mines de Blanzy. M. Sureau m'a vendu mes actions, et je lui ai payé un droit de courtage. J'ai fait aussi de semblables opérations avec MM. Morel-Fatio, Werthember, Lévy, Crémieux, Arou, Garzou et Savalette.

Me Berryer : Les compensations, avant le procès, se faisaient-elles entre le parquet et la coulisse?

Le témoin : Oh! parfaitement; cela ne faisait pas de difficulté.

M. le président : Si la syndic reconnaissait ce fait, nous n'aurions plus à nous en occuper.

M. Coin, syndic des agents de change : Par suite d'un abus, cela a existé, mais cela n'a jamais été autorisé par le syndicat.

M. le président : Cela se faisait-il depuis longtemps?

M. *Coin* : Pas depuis très-longtemps, et cela a souvent été interrompu.

Me Berryer : Quelquefois seulement, et pas souvent.

M. le président : La chambre syndicale n'a-t-elle pas blâmé cet abus?

M. Coin : Toujours, et elle imposait de fortes amendes à ceux de ses membres qui s'en rendaient complices. (Exclamations et dénégations au banc des prévenus, aussitôt réprimées par M. le président.)

M. le président : Voilà donc le fait éclairci et reconnu par le syndic : il faudrait n'y plus revenir.

Me Berryer : Je n'y reviendrai que pour des questions spéciales dans l'intérêt de quelques-uns des prévenus. En 1836 il a été pris un arrêté par la chambre syndicale qui a défendu les compensations; cet arrêté n'a-t-il pas été révoqué?

M. Coin : Non, que je sache.

Me Berryer : A cette époque de 1836, les agents de change n'ont-ils pas voulu imposer aux coulissiers précisément les conditions qui sont écrites dans la loi sur les marchés à termes?

M. Coin : Je ne saurais dire; alors je n'étais pas agent de change.

Me Berryer : Nous avons beaucoup de documents, tous compromettants au point de vue de la violation de la loi; nous ne voudrions pas produire ces documents en l'absence de ceux qu'ils concernent, c'est pour cela que nous voulons que les témoins soient entendus.

M. le président. A quel titre voulez-vous qu'ils soient entendus?

Me Dufaure : Oui, il faudrait s'expliquer; est-ce une délation, ou une défense que vous voulez?

Me Berryer : Evidemment, si nous avons des aveux, nous avons le droit de nous en servir. Nous avons des pièces qui constatent les opérations que nous avons faites avec des agents de change, c'est-à-dire avec ceux qui nous poursuivent; mais avant de produire ces pièces, ce que je regretterais, j'aurais des questions à adresser, par exemple, à M. Moreau, agent de change.

M. le président : Quelle est la question que vous auriez à adresser à M. Moreau?

Me Berryer : Il y a beaucoup de pièces qui ne sont pas ici et que j'aurais besoin de consulter pour adresser mes questions d'une manière précise et avec ordre. Si le Tribunal voulait suspendre un moment l'audience et faire apporter ces pièces, à la reprise je serais en mesure de continuer le débat.

L'audience est suspendue pendant dix minutes.

Pendant la suspension, on apporte une grande manne en osier remplie de dossiers; plusieurs avocats de la défense s'empressent d'y chercher les pièces dont Me Berryer a besoin de faire usage.

A la reprise de l'audience, M. Moreau est appelé à la barre.

M. Berryer : J'ai à interroger M. Moreau comme membre de la chambre syndicale. Je lui demande, d'abord, s'il n'a pas fait de nombreuses compensations avec des coulissiers?

M. Moreau : Je n'ai jamais fait de compensations directes avec un coulissier; mais j'en ai fait par l'intermédiaire d'un autre agent de change.

M. Coin, syndic : Moi aussi, c'est ainsi qu'il faut entendre mes déclarations sur ce point.

M. Levy-Crémieux : J'affirme que ces deux messieurs en ont fait directement avec moi.

MM. Moreau et Coin : Jamais! toujours avec un autre agent.

Me Berryer : Je demanderai à M. Moreau s'il n'a pas deux associés, MM. Rodrigue et Favard?

M. Moreau : Cela est vrai.

Me Berryer : Je demande si on n'a pas payé à la caisse de M. Moreau, à M. Guastalla, une commission pour émission d'actions du Grand-Central, de Mulhouse, des Petites-Voitures et d'autres valeurs?

M. Moreau : Je n'ai aucune connaissance de ces opérations.

Me Berryer : M. Guastalla, comme banquier, était chargé de placer ces valeurs. Il en a vendu aux associés de M. Moreau, et c'est la caisse Moreau qui a payé M. Guastalla.

M. Moreau : Mes associés ont le droit de faire payer à ma caisse, quand elle est leur débitrice.

Me Berryer : Voici ce que j'aurais à demander à M. Roblot, partie civile, membre de la chambre syndicale. Comme agent de change, n'a-t-il pas eu à faire des opérations avec des banquiers de la coulisse, à des jours et à des heures qui ne sont pas les jours et les heures de la Bourse, un dimanche, par exemple?

M. Roblot : Je me rappelle l'avoir fait un jour pour un client, mais non pour moi.

M. le président : Dans quelle voie Me Berryer veut-il entrer?

Me Berryer : Je vais le dire : nos questions ont pour but de démontrer que des opérations ont été faites qui n'étaient pas dans les fonctions des agents de change et qui étaient contraires à leurs attributions.

M. le président : Veuillez, Me Berryer, me faire passer la série de vos questions, pour que je les adresse aux témoins.

M. Ganneron, agent de change, est appelé à la barre.

M. le président : La nécessité de recourir aux coulissiers n'a-t-elle pas été reconnue par des agents de change, notamment pour l'émission du Sud-Autriche et de Mulhouse?

M. Ganneron : Non, monsieur le président, et je ne pense pas qu'on doive s'adresser à eux pour de telles opérations.

D. En 1854, n'avez-vous pas fait une compensation avec un coulissier? — R. Alors je n'étais pas agent de change.

Me Berryer : Plus tard, en 1859, n'en avez vous pas fait une?

M. Ganneron : Non.

Me Berryer : N'avez-vous pas pour associé M. Gallet?

Digitized by Google

M. Ganneron : Ah! ...
je ne parle que pour moi. ... mon associé, je ne sais;

Me Berryer : Si on repousse ainsi ...
il faudrait savoir quelle est la position des ... solidarité. agents de change avec le syndicat.

M. Coin, syndic : Si des agents de change ont traité avec des coulissiers, c'est pour remplir des ordres de leurs clients pour des jours et à des heures autres que ceux de la Bourse, et jamais pour leur compte. Quand des agents de change s'adressaient à des coulissiers, c'était une nécessité, car la coulisse absorbait tout ce marché.

M. le président : M. Pollet, agent de change, reconnait-il avoir fait des opérations avec le prévenu Morel-Fatio.

M. Pollet : Non, monsieur le président.

M. Morel-Fatio : M. Pollet m'a apporté des affaires pour une douzaine de ses clients, et voici le bordereau de ses commissions.

M. Pollet : Je nie; montrez-moi des pièces à l'appui.

M. Morel-Fatio : Voici le mandat.

M. Pollet : Ce n'est pas ma signature, et vous n'avez pas un seul écrit de moi. Il se peut qu'une personne de ma maison, et cela s'expliquera, ait donné des ordres à la coulisse, cela ne me regarde pas.

Me Paillard de Villeneuve : M. Morel-Fatio a-t-il fait des affaires avec un sieur Scellier?

M. Morel-Fatio : Oui, monsieur.

Me Paillard de Villeneuve : C'est bien; nous tirerons plus tard les conséquences de ce fait.

M. le président : M. Billet, agent de change, n'a-t-il pas donné à M. Morel-Fatio des ordres de vente pour 859,500 fr., d'achats pour 183,000 fr., et le report n'a-t-il pas été de 36,000 francs?

M. Billet : J'agissais là pour des clients, bien entendu, et j'allais là où je trouvais le marché; c'étaient les coulissiers seuls qui le tenaient, je ne pouvais m'adresser à d'autres.

Me Berryer : Le témoin n'a-t-il pas fait des marchés à des cours non cotés au parquet?

M. Billet : Jamais.

Me Berryer : Qu'est-ce que c'est que ce cours de 67 72 que je trouve sur votre bordereau ?

M. Billet : Cela peut être un cours moyen.

Me Berryer : Il est de pratique chez les agents de change de ne nombrer que de cinq en cinq centimes.

M. Billet : Pour la cote publique officielle, oui; mais entre agents le cours moyen se chiffre autrement: il doit nécessairement se fractionner.

M. Decaen, agent de change, reconnait avoir fait avec MM. Guastalla et Morel-Fatio et autres coulissiers des opérations pour le compte de ses clients, mais jamais au taux de deux et demi de commission.

M. Sauvage, autre agent de change, reconnait également en avoir fait avec MM. Sureau et Gellinard pour le compte de ses clients.

Me Berryer, au témoin : N'arrive-t-il pas souvent que, pour de grandes émissions de valeurs, les coulissiers servent d'intermédiaires?

M. Sauvage : Les agents ne peuvent émettre qu'après versement; force est bien de s'adresser aux coulissiers.

Me Berryer : Vous avez fait aussi des opérations avec M. Aron?

M. Sauvage : Oui.

Me Berryer : Franco? sans payer de commission?

M. Sauvage : Jamais.

Me Berryer : Cela serait grave; ce serait une renonciation au courtage pour appeler d'autres affaires.

MM. les agents de change Giblain, Martini et Lambert reconnaissent aussi avoir fait de ces opérations, mais toujours pour des tiers.

Me Berryer : Quinze jours avant les poursuites, M. l'agent de change Marcotte de Quivières n'a-t-il pas proposé à M. Morel-Fatio de vendre 300,000 fr. de rente?

M. Marcotte de Quivières : Les coulissiers étaient des clients pour moi. J'ai proposé à M. Morel-Fatio, qui était mon client en rentes; il en a pris pour 150,000 fr.

Me Berryer : Ainsi, on donne un ordre de vente à un banquier de la coulisse, comme client.

les ... Morel-Fatio : Cela ne se soutient pas, ce sont sommes pas ... change qui sont nos clients; nous ne

M. le président : ...
de vendre, vous n'êtes pas ... on vous donne l'ordre diaire, et vous ne feriez pas ... êtes intermé- change? ... ment de

M. Morel-Fatio : Je ne comprends pas le raisonnement de M. le président.

M. le président : C'est cependant bien clair. Allez vous asseoir.

M. Blorzy, agent de change, interpellé, déclare qu'il n'a jamais fait d'opérations ni avec Morel-Fatio, ni avec Aron, ni avec Lévy-Crémieux. Il déclare que les opérations faites par les coulissiers étaient les mêmes que celles des agents de change.

M. le président : La défense persiste-t-elle dans les conclusions qu'elle a prises contre les témoins non comparants?

Me Berryer : Nous insistons.

Le tribunal délibère, et M. le président prononce un jugement qui, statuant sur les conclusions de la défense, et attendu que des éléments acquis aux débats, il résulte que l'audition des témoins non comparants n'est pas nécessaire à la manifestation de la vérité, ordonne qu'il sera passé outre.

Le tribunal renvoie la suite des débats à demain dix heures et demie pour les plaidoiries.

L'audience est levée à quatre heures.

Audience du 23 juin.

A l'ouverture de l'audience, M. le président donne lecture d'une lettre de M. Savalète, l'un des prévenus, qui s'excuse sur son état maladif de ne pas se présenter à l'audience.

M. le président donne l'ordre d'appeler un autre prévenu, M. Goubie fils.

Me Berryer : M. Goubie fils est malade, voici le certificat de son médecin; on peut, du reste, se passer d'autant plus de sa présence, que c'est son père qui a été cité, et non pas lui.

Me Dufaure : Nous reconnaissons l'erreur qui a été commise, et nous renonçons à toute action civile contre M. Goubie fils.

M. l'avocat impérial : Nous ne croyons pas pouvoir abandonner la prévention à l'égard de M. Goubie fils. Devant M. le commissaire de police et devant M. le juge d'instruction, ses réponses ont été les mêmes que celles des autres inculpés; le réquisitoire l'a retenu dans la poursuite, nous croyons devoir l'y maintenir; il est absent, malade, dit-on; dans ces circonstances, nous demandons la disjonction à son égard, pour être statué ultérieurement.

Le tribunal prononce la disjonction.

M. le président : La parole est à Me Dufaure.

On se rappelle que l'audience a été levée hier par suite de l'indisposition de l'honorable avocat.

Me Dufaure : Messieurs, je suis dans une de ces situations où le devoir m'impose une entreprise au-dessus de mes forces, et je demande toute l'indulgence du tribunal pour m'aider à l'accomplir; elle soutiendra mon courage et me donnera la force de ne pas défaillir. La poursuite dont le tribunal est saisi est exercée au nom de deux intérêts différents, par le ministère public, réclamant au nom de l'intérêt public, c'est-à-dire du crédit public compromis, de la sûreté et de la moralité des transactions qui interviennent entre les particuliers sur les fonds publics et les valeurs industrielles, réclamant aussi, au nom des lois positives, les garanties qu'elles exigent; par nous, au nom de la compagnie des agents de change, et pour obtenir la répression d'atteintes plus hardies et plus désastreuses que jamais portées aux droits que la loi leur attribue.

Une voix plus libre et plus autorisée que la mienne vous soumettra les considérations d'intérêt public qui justifient la poursuite; pour moi, je m'efforcerai de ne pas sortir du cercle spécial d'idées qui convient à la position de mes clients. Leur action, vous le verrez, n'est inspirée ni par la haine, ni par l'envie, ni par la cupidité; elle était imposée comme un devoir impérieux à la chambre syndicale qu'ils représentent; c'était un devoir pour eux de ne pas différer à soumettre aux lumières de la justice un état de choses anormal et devenu intolérable.

Je parle au nom des agents de change; il faut dire ce qu'ils sont, quelles sont leurs attributions, et d'où leur viendrait ce droit de censure ou de plainte contre les actes qu'ils reprochent aux prévenus; c'est ce que ... rappeler en peu de mots.

la fortune ... diverses natures de biens qui composent bilières dont l'in... sont comprises des valeurs mobennées dans d'énormes ... s'est accrue depuis quelques jours, valeurs telles et si mul... grandit tous les ou leur discrédit intéresse la so... leur succès d'autant plus qu'il existe entre elles une solidarité, que les unes souffrent de la souffrance des autres, de même qu'elles se relèvent l'une par l'autre. Les unes, sous le nom d'actions, représentent les parts de propriété dans les grandes entreprises; les autres, sous le nom d'obligations ou de rentes, sont des titres de créances contre ces grandes entreprises ou contre l'Etat. Il est heureux que ces titres de propriété ou de créances entrent dans les fortunes particulières, s'y classent et s'y reposent, mais il faut que ce soit naturellement et en vue des avantages et de la sécurité qu'ils présentent : il est nécessaire que celui qui les détient ait toute liberté et toute facilité d'en disposer; le sort des grandes entreprises, la prospérité, quelquefois la sûreté de l'Etat en dépendent. La libre circulation de ces titres devient plus facile s'il y a un marché ouvert, où ceux qui veulent vendre puissent, par des intermédiaires, rencontrer ceux qui veulent acheter, et ces transactions ne présenteront de danger pour personne si ces intermédiaires offrent toute garantie et s'ils sont obligés de rendre public chaque jour le cours, la cote, c'est-à-dire le prix courant des valeurs qu'ils vendent et achètent.

De là, la création des agents de change, et ici je tiens à rendre hommage à un principe dont on pourrait abuser contre nous, la liberté des transactions. Nous serions insensés s'il était dans notre pensée d'y porter la moindre atteinte. Que chacun puisse vendre ou acheter des rentes, actions ou obligations, qui en doute? Que pour acheter ou vendre on ait besoin de prendre un intermédiaire, agent de change ou autre, qui oserait le soutenir? Sauf quelques formalités exigées par le gouvernement ou par les compagnies, à l'effet de constater les transferts, il n'y a pas d'autres liens pour le détenteur de ces valeurs; nul n'est donc tenu de choisir un tiers pour acheter ou vendre, même à la Bourse, même en son nom.

Mais lorsque l'on veut en prendre un, la loi désigne une compagnie dans laquelle on doit le choisir. Ainsi a-t-il été fait pour les avoués, les notaires, les courtiers. Le législateur a-t-il bien fait de limiter a ... entre quelques personnes le droit d'être intermédiaires de ces sortes de marchés? Si nous parlions à une tribune ou dans l'académie, nous aurions à examiner cette question; mais nous sommes ici devant un tribunal, et il faut prendre les choses telles qu'elles sont. Les adversaires de cette liberté absolue de se constituer intermédiaires ne manqueraient pas de bonnes raisons; à l'appui de leur système, ils citeraient des exemples. Ils diraient que l'essai de la liberté absolue s'est fait en 1791, qu'il a duré quatre ans, et qu'il n'a pas réussi; ils montreraient que dans les lieux mêmes où règne la plus grande liberté commerciale, la force des choses a créé, à la place d'une compagnie dont les membres reçoivent l'investiture du gouvernement, une corporation dont on ne fait partie qu'avec l'agrément des personnes qui la composent, ce qui n'est pas moins contraire aux principes généraux de la liberté. Ils ajouteraient que, même les agents marrons de la Bourse de Paris en sont venus à se donner une organisation semblable, ainsi qu'ils l'ont avoué hier. Mais, comme je l'ai dit ce serait là une question de tribune ou d'académie.

Ici nous vivons sous l'autorité souveraine de la loi; elle ne permet aucune contestation sur ce point. Voyons donc la loi qui nous régit. Ouvrons d'abord le Code de commerce. L'art. 74 dit :

« La loi reconnait, pour les actes de commerce, des

Digitized by Google

agents intermédiaires, savoir : les agents de change et les courtiers. »

Voici l'article 76 :

« Les agents de change, constitués de la manière prescrite par la loi, ont seuls le droit de faire les négociations des effets publics et autres susceptibles d'être cotés ; de faire pour le compte d'autrui les négociations de lettres de change ou billets, et de tous papiers commerçables, et d'en constater le cours. »

« Les agents de change pourront faire, concurremment avec les courtiers de marchandises, la négociation et le courtage des ventes ou achats des ... et le métalliques ; ils ont seuls le droit d'... cours. » ...ge bien défini par

Voilà le droit des a... nous allons voir quels cet article. Dans ... agents de change et courtiers sont sont leurs ... avoir un livre revêtu des formes prescrites par ... 11. Ils sont tenus de consigner dans ce livre, jour par jour, et par ordre de dates, sans ratures, interlignes ni transpositions, et sans abréviations ni chiffres, toutes les conditions des ventes, achats, assurances, négociations, et en général toutes les opérations faites par leur ministère. »

Enfin l'art. 90 de ce même Code de commerce ajoute :

« Il sera pourvu par des règlements d'administration publique à tout ce qui est relatif à la négociation et transmission de propriété des effets publics. »

Ce règlement, reprend Mᵉ Dufaure, constamment demandé par les agents de change, n'a jamais été fait ; ils y ont suppléé, sous quelques rapports, par des règlements intérieurs, mais leur droit n'en est pas moins incontestable. On a remarqué que l'art. 76, dont je viens de rappeler le texte, ne fait que confirmer une foule de dispositions antérieures qui leur reconnaissent les mêmes droits.

Voici les motifs qui dominent : Regnault de Saint-Jean d'Angély, en présentant la loi du 28 ventôse an IX, dont l'art. 7 est tout semblable, dit :

« Entre le vendeur et l'acheteur, il est besoin d'intermédiaires qui facilitent, proposent, consomment et garantissent l'exécution du contrat qui se fait entre eux. Il faut que ces intermédiaires, qui sont les agents de change et courtiers, offrent par leur moralité, leurs connaissances, et même par l'engagement d'une partie de leurs propriétés, une garantie à l'administration publique comme à l'intérêt particulier. Il faut donc qu'ils soient désignés par le gouvernement à la confiance publique, et que l'État, comme le négociant qui les emploie, trouve dans un cautionnement le gage de leur bonne conduite ou de la réparation de leurs erreurs ou de leurs fautes, s'il leur en échappe. »

On voit, par ce passage du rapport de Regnault de Saint-Jean-d'Angély, que le privilége n'était accordé aux agents de change que sous la condition de présenter de sérieuses garanties.

Ces garanties ne sont pas les seules qui leur soient demandées ; elles sont encore augmentées par le mode de leur nomination. La nomination d'un agent de change est précédée : 1° par l'avis du tribunal de commerce sur son aptitude et sa capacité ; 2° par un avis de la chambre syndicale des agents de change ; 3° par un avis du préfet. Ce n'est pas tout : le candidat a de plus à fournir un cautionnement qui, à Paris, est de 125 000 fr. ; alors seulement, quand tous les avis ont été favorables, l'agent de change est nommé.

Dès ce moment il est placé sous la surveillance constante de l'autorité, et des restrictions nombreuses sont apportées à l'exercice de ses fonctions. Les agents de change ne peuvent opérer que dans un certain lieu désigné, dans un temps limité, à certains jours, certaines heures ; leur droit de commission est fixé par l'autorité publique, et il leur est interdit de faire aucune affaire personnelle. Enfin, ils ont une chambre syndicale qui, selon l'ordonnance du 28 mai 1816, « a sur les membres de la compagnie la surveillance et l'autorité d'une chambre de discipline, veille avec le plus grand soin à ce que chaque agent de change se renferme strictement dans la limite légale de ses fonctions ; qui peut, suivant la gravité des cas, censurer, suspendre les contrevenants de leurs fonctions, et provoquer, auprès du ministre des finances leur destitution. » Enfin, ils peuvent être destitués.

Voilà les garanties multipliées qui forment la compensation et préviennent les inconvénients de ... droit privilégié.

Quelle est maintenant la ... ce droit ? Quand même le législate... oublié d'en édicter ... 76, les agents de change une et se serait bo... de toute usurpation de leur pourraient ... ant une autre juridiction que la vôtre ; droit ... législateur n'a pas commis cet oubli. A toutes ... époques, à côté du droit privilégié des intermédiaires, ont été édictées des peines contre ceux qui se constituaient d'eux-mêmes intermédiaires. Sans remonter aux anciens règlements, je me borne à rappeler les lois aujourd'hui en vigueur et dont nous demandons l'application. Ce sont la loi du 28 ventôse an IX, art. 7 et 8, et l'arrêté des consuls du 27 prairial an X, art. 4, 5 et 6, dont les dispositions, applicables aux courtiers comme aux agents de change, ont été sans cesse appliquées. Voici le texte de ces articles :

Loi du 28 ventose an IX, article 7. — « Les agents de change et courtiers qui seront nommés en vertu de l'article précédent, auront seuls le droit d'en exercer la profession, de constater le cours du change, celui des effets publics, marchandises, matières d'or et d'argent, et de justifier devant les tribunaux ou arbitres la vérité et le taux des négociations, ventes et achats. »

Article 8. — « Il est défendu, sous peine d'une amende qui sera, au plus, du sixième du cautionnement des agents de change ou courtiers de la place, et au moins du douzième, à tous individus autres que ceux nommés par le gouvernement, d'exercer les fonctions d'agent de change ou courtier ; l'amende sera prononcée correctionnellement, etc. »

Arrêté des consuls du 27 prairial an X, article 4. « Il est défendu, sous les peines portées par les articles 13 de l'arrêté du Conseil du 26 novembre 1781, et 8 de la loi du 28 ventose an IX, à toutes personnes autres que celles nommées par le gouvernement, de s'immiscer en façon quelconque, et sous quelque prétexte que ce puisse être, dans les fonctions des agents de change et courtiers de commerce, soit dans l'intérieur, soit à l'extérieur de la Bourse, etc... »

Article 5. — « En cas de contravention à l'article ci-dessus, les commissaires de police, les syndics ou les adjoints des agents de change et courtiers de commerce feront connaître les contrevenants au préfet de police, à Paris, et aux maires et officiers de police dans les départements, lesquels, après la vérification des faits et audition du prévenu, pourront, par mesure de police, lui interdire l'entrée de la Bourse, etc. »

Art. 6. — « Il est défendu, sous les peines portées contre ceux qui s'immiscent dans les négociations sans être agent de change ou courtier, à tous banquiers, négociants ou marchands, de confier ces négociations, ventes ou achats, et de payer des droits de commission ou de courtage à d'autres qu'aux agents de change et courtiers, etc. »

Telles sont les lois générales inscrites à côté de celles qui attribuaient aux agents de change le droit exclusif de servir d'intermédiaires dans les transactions des effets publics et valeurs cotées à la Bourse. Ces lois existent dans toute leur force ; elles ont été vingt fois appliquées sous nos yeux, elles sont la règle de la matière. La Cour de Paris les a sanctionnées par trois arrêts des 30 mai, 11 juillet et 2 août 1851. Voici une disposition de ce dernier arrêt :

« Considérant que l'art. 76 du Code de commerce attribue aux agents de change le droit exclusif de faire les négociations en effets publics et autres susceptibles d'être cotées ; que cette disposition est claire, précise et absolue, qu'elle ne comporte pas de distinction ; qu'il s'agit, dans l'espèce, d'actions industrielles dont le cours est susceptible d'être coté à la Bourse ; que lors même qu'en fait ces actions n'auraient pas été cotées, il suffit que la Bourse soit le marché où elles doivent, par leur nature, se négocier et se coter, pour que l'article 76 doive recevoir son application ; que les actions des compagnies anonymes industrielles sont des valeurs d'un caractère spécial dont le cours représente le crédit de la société et dont la cote est dans l'intérêt du public et de la société elle-même, etc. »

Voilà donc, ou cités, ...ure, la législation et la jurisprudence. ... quelle est la plainte des agents de change contre les coulissiers ? Nous reprochons aux prévenus d'avoir fait, pour le compte d'autrui, des négociations de la nature de celles relevées par l'arrêt précité, et d'avoir ainsi violé l'article 76 du Code de commerce et les dispositions de la loi du 28 ventôse an IX.

Les faits sur lesquels repose la plainte sont-ils vrais, exacts ? Malgré ce qui a été dit hier, est-il possible de nier que tous les jours, à la Bourse, se réunit un certain nombre de personnes, sans caractère officiel, et qui se livrent aux mêmes opérations que les agents de change ? Les preuves sont tellement abondantes, qu'elles ne laissent que l'embarras du choix. Voici la peinture qu'un spirituel écrivain, M. Jeannotte-Bozerian, qui n'est pas du tout hostile à nos adversaires, fait de la Bourse. Je lis :

« Une heure sonne, un coup de cloche se fait entendre, les portes glissent sur leurs gonds, la foule se précipite : entrons.

» Nous voici dans une grande salle plus longue que large, nue, froide, dont les bas côtés sont obscurs, et dont le centre s'éclaire de quelques rayons lumineux, filtrant avec effort au travers du vitrage de la coupole.

» A l'extrémité orientale de la salle, une grille à hauteur d'appui oppose sa digue de fer au flot qui s'avance et qui monte ; les profanes n'entrent pas dans l'enceinte. Soixante messieurs seulement, sortis au premier coup de cloche d'une salle voisine où ils avaient fait une première station, ont le privilége d'y stationner et d'y circuler. Ces messieurs sont les agents de change ; cette enceinte est le *Parquet*.

» Au centre du parquet est une autre grille circulaire autour de laquelle les agents s'alignent et s'accoudent, le carnet à la main gauche et le crayon à la main droite ; l'espace compris entre cette grille se nomme *la Corbeille*.

» Aux alentours du parquet et dans les galeries formant les bas côtés de la salle, des groupes d'hommes se poussent, se pressent, se heurtent, se divisent, se confondent. En faisant attention nous pouvons en compter quatre ou cinq principaux.

» Deux qui stationnent à l'endroit le plus rapproché du parquet, et figurent en quelque sorte les deux anses de la corbeille. Au milieu de ces deux groupes s'agitent des messieurs d'aussi bonne apparence que les agents de change ; à leur carnet et à leur crayon, on serait tenté de les confondre avec ces bénéficiaires du monopole officiel.

» A l'autre extrémité de la salle, et formant en quelque sorte bande à part, deux ou trois autres groupes, composés en grande partie d'individus d'allures moins aristocratiques, se disputent un étroit espace insuffisant pour les évolutions qui s'y exécutent. Du reste, dans ces groupes, comme dans les précédents, nous remarquons les messieurs au carnet et au crayon.

» Mais quels messieurs ! Des industriels de bas étage, qu'entoure un public d'une catégorie non classée !

» La réunion de ces groupes constitue ce que l'on appelle *la coulisse*. »

Voilà ce qu'un écrivain pense et dit de la Bourse. Qu'en a dit hier, à cette barre, M. le commissaire de police ? Sa déclaration est en tout point conforme à ce qu'en dit M. Bozérian. Il y a là, à la Bourse, des hommes affairés, qui offrent et achètent toutes les valeurs, qui crient leurs cours, qui les arrêtent, que les journaux publient. Je ne m'appesantis pas davantage sur ce fait, il ne peut être nié ; j'ai autre chose à chercher. J'ai à me demander et à prouver si les prévenus sont au nombre de ces intermédiaires sans qualité, qui tous les jours entourent la corbeille des agents de change et leur font une concurrence énergique. Je réponds tout de suite que les débats d'hier ont fourni cette preuve. M. le commissaire de police de la Bourse a reconnu les prévenus pour faire partie du groupe quotidien ; un témoin, M. Calley Saint-Paul, en a reconnu treize qui lui ont servi d'intermédiaires ; il a dit leurs noms ; ce sont MM. Sureau, Morel-Fatio, Guastalla, Wertheimber, Lévy-Crémieux, Aron et Gillinard, Cayard, Garzon, les deux Péraire, Détermes et Savalette.

Digitized by Google

S'il restait, sur ce point, le moindre doute dans l'esprit du tribunal, nous demanderions qu'il se fît représenter les livres des prévenus, et les doutes seraient bientôt éclaircis. Au surplus en lisant l'instruction, nous avons fait une observation qui a été produite hier à l'audience par M. l'avocat impérial. Lorsque M. le commissaire de police s'est transporté dans les bureaux, ils n'ont pas nié ce qu'ils nient aujourd'hui; quelques-uns même ont avoué. Plus tard, devant M. le juge d'instruction, à la suite d'un système évidemment concerté entre eux, quelques-uns sont revenus sur leurs déclarations premières, mais il n'était plus temps, et désormais il reste établi par l'instruction et par les débats d'hier, ce fait général d'une coulisse établie à la Bourse, et que les prévenus en font partie.

On se plaint du choix que nous avons fait de vingt-six parmi le nombre considérable des coulissiers. Cela nous importe peu; que nous n'ayons pas appelé ici les cinq groupes qui s'échelonnent à la Bourse, du péristyle à la corbeille, c'est là une considération sans portée; que vous soyez cinq cent sur un banc, cela rendrait-il votre situation meilleure? Passons donc sur ce point, et revenons à l'argumentation.

J'avais un fait à prouver, à savoir que les prévenus ont fait office d'agent de change; qu'ils ont négocié, pour le compte d'autrui, des effets publics et des valeurs susceptibles d'être cotées. Ce point établi, que me reste-t-il à faire pour le développement de ma plainte? Peu de chose; il me reste à examiner les moyens de défense des prévenus.

Ces moyens, confiés aux mains habiles que vous savez, auront plus de développement que dans l'instruction, mais ils seront les mêmes, et je crois, si je les ai bien compris et bien retenus, qu'ils se réduisent à quatre.

Le premier moyen des prévenus consiste à dire qu'ils ont été tolérés par l'autorité, tolérance qu'ils ont pu assimiler à une sorte d'autorisation.

Le second moyen consiste à dire que les agents de change ont des relations d'affaires avec eux.

Par le troisième moyen, ils prétendent qu'ils n'ont fait que des marchés à terme, qui sont du domaine public.

Enfin, leur quatrième moyen est d'établir une distinction entre ces deux mots, *courtage* et *commission*: les agents de change, disent-ils, reçoivent un courtage, nous une commission.

Voilà les quatre moyens de la défense indiqués dans l'instruction orale ou écrite; je reviens au premier, la tolérance.

Je ne nie pas d'une manière absolue que l'autorité a quelquefois toléré la réunion d'intermédiaires opérant à la Bourse, ou en dehors de la Bourse, des négociations de valeurs cotées ou non cotées, mais je crois qu'on donne à cette tolérance plus d'importance qu'elle ne mérite. Si on veut partir de ce fait de la tolérance pour invoquer l'indulgence de la justice, je n'ai rien à dire, je n'ai pas à m'y opposer; je m'en rapporte sur ce point à la sagesse du tribunal; la compagnie des agents de change n'a-t-elle pas, la première, donné l'exemple de l'indulgence en ne demandant contre les prévenus que les dépens pour tous dommages-intérêts, alors que leurs livres auraient prouvé l'énormité du préjudice qu'ils lui ont fait? Indulgence, soit donc, mais n'allons pas plus loin. De ce qu'il y aurait eu tolérance, il ne s'ensuit pas que vous ayez un droit qui vous permette de fouler aux pieds les lois. Malgré la tolérance, si vous avez commis des actes illégaux, vous devez être punis.

D'ailleurs, s'ils avaient des doutes sur la légalité de ce qu'ils faisaient, il y a des interprètes qu'ils auraient dû consulter, vous, messieurs, les juges de la répression qui tant de fois, dans ces dernières années, avez frappé l'intermédiaire qui avait pris furtivement le manteau de l'agent de change. C'est un fait connu de tous, que les tribunaux correctionnels ont réprimé invariablement ceux qui usurpaient les fonctions analogues à celles des agents de change, celles des notaires, par exemple. Je tiens à la main un arrêt d'une espèce semblable, où il n'y a pas un mot, dans les considérants, qui ne s'applique aux coulissiers.

Ce que les tribunaux ont fait pour les notaires, dont les fonctions étaient usurpées, ils l'ont fait aussi pour les courtiers, protégés par les mêmes lois que les agents de change. Voici deux arrêts de la Cour de Rouen et de la Cour de cassation, rendus sur une importante question d'usurpation des fonctions de courtier; ils sont de 1852 et 1853.

Quant aux agents de change, jamais les tribunaux, tantôt ceux de commerce, tantôt ceux correctionnels, n'ont hésité à les protéger.

Le 20 juin 1856, le tribunal de commerce de la Seine se prononçait pour la répression dans une affaire Périgny contre des coulissiers, et les termes dans lesquels le tribunal de commerce de la Seine a jugé en 1856 étaient très-caractérisés.

Quant aux tribunaux correctionnels, les exemples sont nombreux. Je vous citerai d'abord une affaire d'éclat, l'affaire Bourgoin et Jollivet, portée en 1846 devant la 7e chambre de ce tribunal. Le jugement est longuement motivé; mais je demande néanmoins la permission de vous en donner lecture, le voici:

« Attendu, en fait, et pour ce qui concerne particulièrement Bourgoin et Lejolivet, qu'il résulte autant de l'instruction et des débats que de leurs aveux, la preuve que, depuis l'origine de leur association, remontant à 1844, ils se sont livrés à la Bourse, comme intermédiaires, pour le compte d'autrui, et moyennant courtage et commission, à la négociation: 1° de divers effets ou valeurs, tels que les fonds anglo-belges et les actions de l'entrepôt des Batignolles, de celui du Nord, du journal *l'Époque*, du gaz d'Arles et de Cherbourg, de la Nouvelle-Montagne, etc.; 2° et surtout de promesses ou récépissés provisoires d'actions de plusieurs compagnies formées pour soumissionner des chemins de fer autorisés, mais dont les entreprises n'était pas encore concédées ou adjugées;

» Que leurs opérations sur ces promesses ont été si considérables que, suivant le rapport de l'expert, dont les calculs n'ont pas pu être contestés par les deux prévenus, ils ont perçu ou dû percevoir, à titre de courtage, la somme énorme de 340,000 fr., ce qui porte à plus de 260 millions le prix total des achats et ventes faits par leur entreprise pendant le cours d'un peu plus d'une année;

» Attendu que, malgré les dénégations de Lefort, il est également établi qu'indépendamment des opérations qu'il faisait pour son propre compte, il a aussi, en 1844 et 1845, négocié à la Bourse, comme intermédiaire, et pour autrui, non-seulement de ces promesses d'actions de chemins de fer, mais aussi un grand nombre d'actions industrielles parvenues à l'état de titre définitif, cotés au parquet des agents de change ou susceptibles de l'être;

» Que si, pour des valeurs cotées, il a eu quelquefois recours à des agents de change, ou il a partagé avec ces agents le courtage attribué à ces officiers publics par les règlements, ou il s'est fait allouer par ses commettants des droits de courtage ou de commission souvent plus élevés que ceux des agents de change ou qu'il leur payait lui-même;

» Que la preuve de ces divers faits résulte, pour les actions industrielles cotées ou susceptibles de l'être, des livres même de Lefort, examinés par l'expert, et des différents exemples de négociations qu'il a relevés sur ces livres;

» Qu'à la vérité on n'y a trouvé aucune trace d'opérations sur promesses d'actions, mais que les papiers saisis au domicile de Lefort ne peuvent laisser aucun doute sur son immixtion dans la négociation des titres de cette nature;

» Qu'en effet, non-seulement il en possédait au moment de la saisie une certaine quantité appartenant à des tiers, et que ses explications sur cette possession ne sont ni justifiées ni satisfaisantes, mais que des reçus d'argent sur ventes à opérer, les nombreux bordereaux d'achats et de ventes découverts dans ses cartons, ainsi qu'une lettre imprimée destinée à donner avis de vente ou d'achat à la Bourse, démontrent jusqu'à l'évidence qu'il s'entremettait pour autrui dans la négociation autant desdites promesses d'actions que d'autres actions industrielles;

» Attendu, en droit, que d'après les textes combinés des articles 7 et 8 de la loi du 28 ventôse an IX, 4 de l'arrêté du gouvernement du 27 prairial an X, et 76 du Code de commerce, il est interdit à tous ceux qui ne sont pas commissionnés à cet effet, et sous les peines édictées par la première de ces lois, d'exercer les fonctions d'agent de change et de s'immiscer dans lesdites fonctions en aucune façon quelconque et sous quelque prétexte que ce puisse être;

» Que pour combattre l'application de ces textes, la défense, principalement celle de Bourgoin et Lejolivet, soutient que les opérations faites par ces deux prévenus ayant porté pour la plupart, soit sur des effets qui n'étaient pas encore cotés à la Bourse, soit sur des promesses d'action de chemin de fer dont la négociation était défendue aux agents de change, il n'y a pas eu usurpation ni de leurs fonctions ni de leurs droits, puisqu'on n'aurait fait que ce qu'ils ne faisaient pas encore ou ce qu'il leur était interdit de faire;

» Mais attendu que l'interdiction d'exercer et d'usurper les fonctions des agents de change est établie bien moins pour assurer et maintenir leur monopole que dans l'intérêt général de la société et du commerce;

» Que le principal but de la loi, en établissant ces officiers publics, a été de créer des intermédiaires qu'elle reconnaît seuls en cette qualité, et qui, seuls aussi, ont le droit d'intervenir entre les contractants;

» Qu'à l'égard des actions industrielles que Bourgoin et Lejolivet reconnaissent avoir négociées tant qu'elles n'étaient pas cotées au parquet, il y a eu infraction de leur part à la loi qui, art. 76 du Code de commerce, attribue aux agents de change exclusivement les négociations non seulement des effets cotés, mais aussi de ceux susceptibles de l'être;

» Qu'on peut en dire autant pour les promesses d'actions, puisque si la négociation en est temporairement défendue par la loi du 15 juillet, elles deviendront cependant négociables, et seront par conséquent susceptibles d'être cotés après la constitution des sociétés anonymes qui doit leur conférer un caractère définitif;

» Attendu d'ailleurs, que si cette loi du 15 juillet n'a prononcé de peine que contre les agents de change, c'est que, d'accord avec les principes, elle ne reconnaît que ces agents comme ayant qualité, si la défense ne leur en était pas faite, d'opérer la négociation des promesses d'actions;

» Qu'on ne peut pas admettre qu'en frappant les agents de change de l'interdiction dont il s'agit, elle eût voulu, laissant ainsi le champ libre aux opérations scandaleuses qui ont récemment affligé la Bourse et contristé la morale publique, accorder à des individus sans qualité le droit de faire ce qu'elle défendait aux agents qu'elle a accrédités et reconnus;

» Attendu, en dernière analyse, que se placer comme intermédiaire entre vendeurs et acheteurs, fréquenter habituellement la Bourse en cette qualité, y faire journellement pour autrui des négociations sur effets commerçables de leur nature, constater ces négociations sur des carnets, sur des livres ou par des bordereaux, percevoir, à raison de ces mêmes négociations, des droits de courtage ou de commission, c'est faire ce qui est dans les attributions des agents de change, c'est s'immiscer dans l'exercice de leurs fonctions et usurper cet exercice; c'est enfin commettre le délit prévu et puni par la loi de l'an IX et par l'arrêté de prairial an X, condamné, etc. »

J'ai tenu, messieurs, reprend Me Dufaure, à vous donner lecture de ce jugement, à raison de la solennité de l'affaire et du soin avec lequel il est rédigé. Maintenant, si je poursuis mes recherches dans les archives correctionnelles, j'y trouve onze coulissiers condamnés, le 10 juin 1856, par la 8e chambre; le 12 mars 1857, à la 7e chambre, je rencontre Albert, Lacombe et Goubie, Goubie que nous retrouvons ici aujourd'hui, et qui ne pourra prétexter cause d'ignorance; le 28 mai 1857, toujours à la 7e chambre, je trouve l'affaire de la Baleine française.

Avais-je raison de dire que les avertissements n'ont pas manqué? Qu'on ne dise donc plus qu'on s'est cru autorisé ou toléré! En présence de tant de condamnations, ce langage n'est plus permis.

La seconde raison donnée par les prévenus est de dire qu'ils ont eu des relations avec les agents de change pour les négociations, que conséquemment ils ont été acceptés par eux, qu'ils sont leurs complices ou tout au moins des instigateurs.

Sur cette question de relations entre les agents de change et les coulissiers, il y a à distinguer: il y a des relations qui sont légitimes, il y en a qui ne le sont pas.

Quand un coulissier vient de demander à un agent

Digitized by Google

de change de lui acheter ou de lui vendre des valeurs, l'agent de change peut fort bien l'accepter; pour lui, le coulissier, qui n'a pas de titre officiel, c'est le premier venu, c'est un client comme un autre; cela est donc permis.

Mais il en sera autrement si l'agent de change lui demandait de vendre ou d'acheter; dans ce cas ce ne serait plus l'agent de change, mais le coulissier qui serait l'intermédiaire. Le cas s'est rencontré, et le reproche en a été fait hier par les prévenus; il est singulier, car il constitue le fait qui doit les faire condamner. Toutefois, comme toujours il faut porter la peine de ses fautes, je n'hésite pas à dire que ceux des agents de change qui ont accepté la coopération des coulissiers ont eu tort; je les en blâme, sans toutefois oublier cette déclaration de l'un d'eux, faite à l'audience d'hier : « Je me suis adressé où est le marché. » En effet, malgré la chambre syndicale, malgré les peines disciplinaires qui peuvent, qui devraient les frapper, les agents de change vont au marché des coulissiers, parce qu'il n'y en a pas d'autres, parce qu'ils sont les maîtres absolus et tout-puissants d'une notable partie des valeurs de la Bourse !

Cela excuse-t-il la coulisse ? Non, certes, et ce serait une raison de plus de supprimer la coulisse, qui fait naître de telles extrémités.

Les adversaires ont crié bien haut ; ils ont dit : Mais où la chambre syndicale veut-elle en venir ? Pourquoi cette poursuite contre nous ? que prétend-elle ? que rêve-t-elle ?

La réponse, je vais la faire. La poursuite intentée par la chambre syndicale tend à supprimer la coulisse; elle pense qu'elle ne peut pas exister, qu'elle n'a pas le droit d'exister; et quand on lui répond que les agents de change eux-mêmes font des opérations en commun avec les coulissiers, que ces opérations sont considérables et se chiffrent par des courtages élevés au profit des agents de change, elle réplique que peu lui importe, que ce qu'elle veut, c'est de rendre l'honneur et la considération à la Compagnie. On reviendra tant qu'on voudra sur ces relations entre coulissiers et agents de change; il n'en restera pas moins que les coulissiers usurpent une fonction, qu'il faut les supprimer, et que leur suppression entraînera celle des relations.

J'aborde le troisième moyen imaginé dans le cours de l'instruction.

Les prévenus ont dit : Les agents de change n'ont le droit de négocier qu'au comptant; nous ne faisons que les marchés à terme, qui sont du domaine public.

Quoi ! cela serait-il vrai ? les agents de change ne pourraient négocier qu'au comptant ! Evitons l'équivoque. Parlez-vous des marchés fictifs, des jeux de Bourse, des paris ? vous avez raison. Mais parlez-vous des marchés sérieux ? alors sachez, ou plutôt rappelez-vous, car vous le savez comme nous, que ce droit ne leur a jamais été contesté.

J'ai lu tout à l'heure l'article 76 du Code de commerce; faut-il vous rappeler qu'il y est dit que les agents de change ont le droit de faire toutes négociations d'effets publics et autres susceptibles d'être cotés ? Faut-il vous rappeler aussi l'article 7 de l'arrêté des consuls de prairial an X, qui défend toutes négociations faites par des intermédiaires autres que par des agents de change ? Où voyez-vous dans ces textes la prohibition pour les agents de change de faire des marchés à terme ? Et après ces textes, pourquoi, nous dit la raison, serait-il interdit à ces agents de faire des marchés à terme aussi bien qu'au comptant ?

Ce que nos lois ont voulu, ce qu'elles veulent, ce sont des garanties solides dans les intermédiaires, et pour les marchés à terme, vous voulez qu'elle les ait laissés dans le domaine public ? Mais vous oubliez une chose, c'est que pour les marchés à terme la nécessité des garanties est dix fois plus considérable que pour les marchés au comptant. Quand je fais une opération à terme, je fais une vente d'espérance dont les résultats sont encore inconnus.

Il y a une opération dangereuse à la Bourse, c'est le marché à terme qui est soumis à une foule de chances aléatoires; il craint le soleil et la pluie et ces mille fluctuations qui haussent et qui baissent le thermomètre de la finance. Et vous voulez que, pour de tels marchés le législateur n'exige pas de garanties ! Je sais qu'on s'est demandé quelque temps si les marchés à terme étaient des marchés sérieux. Aujourd'hui, la réponse est faite, la législation sur ce point est fixée; oui, ces marchés sont sérieux dans des cas, ils ne le sont pas dans d'autres. Le dernier arrêt rendu sur cette question est de la 2e chambre de la Cour, dans l'affaire Marion. Dans cette affaire, il s'agissait d'un marché à terme; la Cour a été convaincue que c'était une opération sérieuse, et elle n'a pas hésité à la valider. Il n'y a donc aucune loi qui limite aux marchés au comptant le droit des agents de change. On n'a contesté la validité de ces marchés que lorsqu'il a été reconnu qu'ils cachaient un jeu, un pari, une opération se soldant par la différence. Cet état de choses admis, les coulissiers ont donc tort de se cacher derrière cet argument qu'ils ne font que ce que les agents de change n'ont pas le droit de faire.

Dans leur embarras de chercher un autre moyen de défense, les coulissiers iront-ils jusqu'à dire qu'ils ne font que des marchés fictifs ? Non, ils n'iront pas jusque-là, ils se calomnieraient; ils font des marchés sérieux et très-sérieux, et très-nombreux. Ils opèrent surtout sur une grande échelle, sur les rentes au porteur qui ne sont pas sujettes au transfert. Je crois donc pouvoir dire que cette exception, présentée par les inculpés devant le juge d'instruction, n'est pas sérieuse. A l'audience, ils ont dit autre chose. Ils ont dit qu'il y avait une différence entre eux et les agents de change, qu'ils fournissaient aux tiers une garantie que les agents de change ne leur offraient pas. En quoi ! parce qu'ils donnent une garantie spéciale, est-ce que cela détruit la nature de l'opération qu'ils font ? Que fait le coulissier à la Bourse ? Il crie la rente autour du parquet des agents de change, il la vend, il l'achète, il la cote; et il aurait le droit de faire tout cela ? C'est-à-dire de fonctionner comme l'agent de change, uniquement parce qu'il serait garant de l'opération qu'il fait : cela n'est pas soutenable, la garantie ne saurait faire perdre au fait le caractère du délit.

Je ne sais pas si on élèvera des doutes sur la nature des valeurs qui font l'objet de leurs opérations. Pour nous, nous soutenons qu'ils opèrent sur toutes les valeurs, sur les rentes, sur les chemins de fer, sur les valeurs industrielles. Hier, M. Calley Saint-Paul vous a dit qu'il font tout ce que font les agents de change ; il aurait pu ajouter qu'ils le font à moindre courtage, à d'autres jours et à d'autres heures que ceux de la Bourse. La nature des opérations des coulissiers est donc la même que celle des agents de change, et conséquemment, cette troisième raison, ce troisième moyen de leur défense leur échappe comme les deux autres. Voyons donc le quatrième moyen.

Ce quatrième moyen, je l'ai dit, consiste à dire que les agents de change, pour la rémunération de leur entremise dans les négociations, reçoivent un courtage, tandis qu'eux, les coulissiers, reçoivent une commission : très-volontiers nous accordons cette différence dans la qualification de la rémunération. Oui, le tribunal de commerce l'a dit, toutes les fois qu'il est question de la rémunération des agents de change et courtiers, on l'appelle COURTAGE; et quand il s'agit de celle de MM. les coulissiers, on lui donne le nom de commission. Jouons sur les mots, si vous voulez, mais au fond, *courtage* et *commission* seront et signifieront une seule et même chose. Oui, les coulissiers ont raison, c'est une commission qu'ils poursuivent et non un courtage.

Voilà, messieurs, les quatre moyens de défense des prévenus, qui paraissent avoir été indiqués dans l'instruction et les débats. Dans tous les procès antérieurs, ils ont toujours et tous été produits. Toujours on a parlé de la tolérance, toujours on a dit que les agents de change savaient l'existence de la coulisse; toujours on a mis en avant les marchés à terme, et on a fait toujours la fameuse distinction entre la *commission* et le *courtage*. Tout cela n'a pas empêché les condamnations. Comme dans les précédentes affaires, le tribunal voit le délit. Ce délit a des caractères bien divers : au point de vue de l'intérêt public, une voix, plus autorisée que la mienne, vous dira le danger qu'il fait courir. Quant à l'intérêt particulier, je ne m'en occupe pas, mais je soutiens qu'il est impossible qu'à côté d'une compagnie autorisée, réglementée, qui a ses droits, ses devoirs, ses statuts, il s'en dresse une formée à l'aventure, sans contrôle, sans garanties. En tenant ce langage, on comprend bien que je ne veux blesser personne.

J'admets que tous ceux que nous poursuivons sont, au point de vue de la loyauté, de la probité, tous honorables, mais voici la conséquence que je tire de leur institution fortuite : par cela même qu'ils donnent ou refusent le carnet au postulant, par cela même il est prouvé qu'à côté de leur groupe honorable, et qu'ils ne veulent pas laisser entamer, il se trouve d'autres groupes qui se livrent aux désordres les plus effrénés. L'existence d'une compagnie d'intermédiaires non autorisée, à côté de celle des agents de change, c'est donc l'anarchie à la place de la règle. La loi a voulu une règle pour éviter l'ébranlement de ces grandes entreprises qui font la richesse et la prospérité du pays. La règle est méconnue, il faut y revenir. Il ne faut plus qu'à côté des intermédiaires légaux, officiels, il y ait des hommes plus nombreux qu'eux, dont la voix est plus bruyante ; il faut revenir à la loi. Je vous ai dit ce que veut la loi pour créer un agent de change. Pour les coulissiers, où est l'avis du tribunal de commerce ? celui de la chambre syndicale, celui du préfet ? Où est le cautionnement ? où sont les garanties de la discipline, le blâme, la suspension, la destitution ? Si vous voulez qu'il y ait une règle utile pour protéger les négociations des valeurs commerciales, il faut revenir à toutes ces garanties. La chambre syndicale des agents de change ne s'est pas dissimulé l'importance de la question. Ce qu'elle veut, c'est de régulariser ce qui est constitué, c'est de lui rendre l'honneur et la considération. A côté de cet intérêt de la compagnie, il en est un autre d'un ordre plus élevé encore, l'intérêt public, que la voix du ministère public va protéger, en s'unissant à nos efforts pour nous faire adjuger nos conclusions.

M. le président : La parole est au ministère public, M. l'avocat impérial Severien-Dumas.

L'éminente plaidoirie que vous venez d'entendre, si elle ne facilite pas notre tâche, du moins elle la simplifie. Aussi n'avons-nous d'autre intention que de vous présenter quelques observations au point de vue de l'intérêt général.

Les principes ont été nettement posés, la loi a été lue, interprétée avec cette autorité qui n'appartient qu'à l'avocat qui représente ici la compagnie des agents de change. Le privilége des agents de change existe, et l'on vous a dit sa raison d'être. Il existe et ne date pas de nos jours, de notre société industrielle et de nos fortunes mobilières; il est né à une époque où les effets publics ne jouaient dans la fortune nationale qu'un rôle insignifiant. Alors déjà on avait compris que la nature même de ces effets exigeait cette concentration du marché dans les mains d'hommes investis de la confiance et d'une portion de l'autorité publique. On vous a dit également quelle est la sanction de ce privilége, et l'on a mis sous vos yeux cette loi de ventôse an IX, dont nous requerrons tout à l'heure l'application contre les prévenus. Le terrain est déblayé, s'il m'est permis de le dire. Les intérêts civils se sont mis hors de cause, la demande de dommages-intérêts formée primitivement par la chambre syndicale des agents de change a été spontanément abandonnée. Reste l'intérêt général, qui est le fond de ce débat. C'est à ce point de vue que nous nous plaçons. Nous voulons surtout faire voir l'immense danger que présente pour le bon ordre de la société l'organisation actuelle de la coulisse, et il nous suffira de signaler les différences capitales qui la séparent du parquet pour que ressorte à tous les yeux le péril social que cache l'état présent des choses.

Quels sont, en effet, Messieurs, les droits des agents de change ? Ils ont le monopole de la négociation des effets publics, c'est-à-dire de la vente et de l'achat des fonds publics, soit au comptant, soit à terme,

Je dis à terme. Pourquoi les négociations à terme seraient-elles exceptées ? L'article 76 du Code de commerce est aussi général qu'un texte peut l'être : pourquoi réduire sa portée ? Pourquoi cette exception insolite aux principes généraux du droit ? Il s'agit de valeurs que tout le monde aujourd'hui considère comme marchandises; pourquoi cette marchandise serait-elle, entre toutes, privée de la liberté de se vendre à terme ? L'ancienne législation elle-même n'avait pas d'interdiction de ce genre. Les arrêts du Conseil de 1785 et de 1786 mettaient seulement des entraves aux négociations à terme, ils voulaient que la nature en fût bien constatée et bien définie. C'est à certaines conditions qu'un marché à terme était réputé sérieux. Le dépôt des effets ou des titres de propriété

Digitized by Google

de ces effets entre les mains d'un agent de change ou d'un notaire était prescrit. C'était une gêne, sans doute, mais qu'il y a soixante ans on ne sentait guère parce que les valeurs négociables étaient en petit nombre, les spéculations rares et restreintes dans un cercle étroit d'intéressés; ce serait aujourd'hui chose inconciliable avec l'état de la fortune publique, avec les nouveaux principes économiques, avec l'esprit même de la loi.

En effet, l'article 422 du Code pénal a défini les jeux et paris de Bourse; en le faisant, il a évidemment, et la jurisprudence le reconnaît, substitué aux arrêts du Conseil un droit nouveau, mieux assorti aux besoins du jour. Les négociations à terme sont permises, reconnues, et elles appartiennent, comme toutes les autres, aux agents de change. Sans ce puissant levier de crédit, pourrait-on comprendre ce développement inouï des affaires industrielles dont nous sommes les témoins? Si la jurisprudence de 1824 avait persisté, la prospérité dont nous sommes si fiers n'aurait pu se produire.

Mais, grâces au ciel, ces marchés sont libres, et ils ont reçu depuis quelques années un accroissement considérable. Nous nous garderons bien d'appeler du nom d'agiotage le grand mouvement de capitaux qu'ils produisent, nous l'appellerons spéculation, et entre la spéculation et l'agiotage il y a un abîme, l'abîme qui sépare le bien du mal, car si la spéculation est un bienfait, l'agiotage est un malheur public.

Nous ne sommes donc pas les adversaires de la spéculation, nous reconnaissons tous les progrès qu'elle réalise, mais nous savons aussi que ses développements, que nous ne craignons pas, sont une porte ouverte à l'agiotage. Il faut donc que la spéculation se développe, mais qu'elle se tienne dans les limites tracées par l'article 422 du Code pénal.

A cet égard, la Compagnie des agents de change offre plus d'une garantie. Il en est une d'abord qui doit donner confiance. Dans tous les marchés à terme, il y a une clause, la clause d'à-compte, qui permet à l'acheteur, en tout état de cause, de réaliser le marché avant l'échéance du terme. Il y a évidemment dans cette situation qui met le vendeur à la merci de l'acheteur une présomption sérieuse que la vente est réelle et l'opération de tous points sincère. Cette clause bienfaisante est devenue de style, mais pour cela elle n'est pas devenue fictive. Les escomptes se pratiquent journellement à la Bourse. Au mois de mai dernier, par exemple, la statistique nous apprend que 54 millions de valeurs se sont escomptées. Voilà une garantie, et une très-réelle garantie. Elle a un autre avantage, c'est que par le fait des escomptes, le parquet tend essentiellement à la hausse, tandis que, fatalement aussi, les opérations de la coulisse ont une tendance constante vers la baisse. Le crédit public, messieurs, et le crédit industriel sont puissamment intéressés à ce que le capital de la rente s'élève, car l'intérêt s'abaisse alors, et quand l'intérêt s'abaisse, l'argent est, suivant l'expression vulgaire, à bon marché, et la production dès lors s'effectue à des conditions meilleures qui l'activent et la surexcitent. J'insiste sur cette considération, qui est tout à l'honneur du parquet, ce qui détermine le rang que vous devez lui donner dans votre sollicitude.

D'où vient donc, messieurs, cette singulière et si colossale prospérité de la coulisse, qui a pu, à juste titre, faire redouter aux agents de change de voir leur marché s'effacer, leur importance s'amoindrir en face de leurs heureux rivaux?

Le marché de la coulisse a reçu, du mouvement industriel de ces dernières années, un accroissement considérable. La coulisse fait, à l'heure qu'il est, si nous sommes bien informé les deux tiers des opérations à terme sur la rente. Elle trafique d'une quantité énorme de valeurs industrielles cotées au parquet; quant aux valeurs qui ne sont pas cotées, quant à celles qui ne sont pas encore émises et qui existent sous la seule forme de promesses d'actions, c'est sur ce marché usurpateur seulement qu'elles se négocient. Quelle est la raison de ce déplacement du marché? Une foule de circonstances ont contribué à la produire, et la considération de ces circonstances est alarmante par elle-même pour qui se place au point de vue de l'intérêt public.

Tous les banquiers de Paris, d'abord, s'adressent plutôt à la coulisse qu'au parquet, parce que le marché de la coulisse est permanent. Le banquier a besoin de pouvoir à tout instant vendre et acheter de la rente. C'est un besoin factice, à coup sûr, mais que la coulisse satisfait et encourage. Elle ne se repose, en effet, ni la nuit, ni le jour. On sait où la trouver au matin, où la rencontrer le soir. Puis, le coulissier est le plus commode et le plus abordable des hommes; il est votre homme à la Bourse; il est, à toute heure, hors de la Bourse, à votre disposition; il fait mieux: il va au-devant de vous, il sollicite votre confiance, il fait briller à vos yeux les perspectives dorées des affaires. Et pour tout cela, il se contente du demi-courtage. Or, il y a des banquiers à Paris qui payent par mois 80 ou 100,000 fr. de courtage, 1 million 200,000 fr. par an. S'il les payaient aux agents et non à la coulisse, ils y perdraient un bénéfice considérable, qu'aucune maison de banque, si riche qu'elle soit, n'est disposée à dédaigner.

La coulisse a encore la facilité des petites primes, des primes à 25 centimes, à 10 centimes même, quand les plus petites qui se fassent au parquet sont de 50 centimes. Les marchés s'établissent d'une bourse à l'autre; tous les jours, à deux heures, croyons-nous, les petites primes se liquident, et un nombre immense de petits joueurs s'engagent chaque jour pour le lendemain. Jugez, messieurs, de ce que peut la coulisse sur cette fièvre désastreuse de l'agiotage d'où naissent tant de ruines privées, tant de malheurs publics!

La coulisse se cote par 2 centimes et demi, le parquet par 5 centimes. Autre avantage, qui, sur de grandes opérations, se chiffre par des sommes considérables.

Enfin, le coulissier apporte dans les transactions qu'il opère sa garantie personnelle.

Ce voilà assez pour expliquer l'immense développement de la coulisse en face du parquet stationnaire ou restreint. De tous les périls que nous venons de parcourir, le plus grave, à coup sûr, c'est la permanence du marché. Par là la spéculation se trouve à la merci des nouvelles les plus absurdes, des bruits les plus légers, des alertes les plus habilement répandues, jetées dans le public, colportées d'une bourse à l'autre, et qui ne laissent pas le temps de les contrôler. Opposez à ce terrain plein d'embûches un marché plus calme, qui ne dure que deux ou trois heures, où les opérations s'engagent et se liquident avec plus de réflexion et de loisir, avec des intermédiaires officiels qui n'ont pas besoin de solliciter les affaires, qui éclairent, conseillent, retiennent le client, au lieu d'exciter son ardeur, et dites de quel côté l'intérêt public est menacé la sécurité du crédit compromise?

Voilà ce que nous avions à dire au point de vue de l'être moral qu'on appelle la coulisse. Il faut dire un mot maintenant de quelques faits particuliers de cette affaire.

Le défenseur des prévenus disait à l'audience d'hier que la preuve des faits était à notre charge. Cela est vrai, mais il ajoutait que la preuve que nous devions, c'était la preuve détaillée de toutes les opérations constitutives du délit. Sans accepter de pareilles exigences, nous tenons la preuve juridique pour faite par les débats mêmes de cette audience. A défaut des registres, qu'on a laissés aux prévenus, à défaut du détail de toutes leurs opérations, nous avons eu l'attitude des prévenus à cette audience. Nous les avons vus, sous prétexte d'attaquer la compagnie des agens de change, livrer des armes contre eux-mêmes. Ils croyaient accabler leurs adversaires, et chaque fait dirigé contre le parquet retombait sur la coulisse. Ils ont allégué la culpabilité des agents de change, mais en ont-ils fait la preuve? Au contraire, des perquisitions faites, des registres et des carnets saisis, des aveux obtenus au début de l'instruction par le commissaire de police, résulte la preuve éclatante qu'il y a eu de la part des prévenus immixtion dans les fonctions d'agent de change.

Au point de vue de l'appréciation diverse que le tribunal pourra faire d'un fait délictueux commun à tous les prévenus, il serait possible de les classer en trois catégories. La première comprendrait les coulissiers qui n'opèrent que sur la rente: Michel, Merel-Fatio, Labrousse, Savalète, Lacombiez et Poissonnier. Dans la seconde seraient rangés ceux qui négocient des valeurs industrielles et de la rente: Guastalla, Werthember, Lévy Crémieux, Dauga, Aron, Gellinard, les Perraire, Garzon, Hultiu, Pradeau, Goubie, Villetard. Enfin, ceux qui ne trafiquent que des valeurs industrielles: Caperon, Determes, Hallmbourg, Sureau, Gayard et Pien.

Quel système de défense les uns et les autres ont-ils essayé? Ils ont dit d'abord qu'ils n'avaient fait que ce que la loi interdit aux agents de faire. C'était accuser la loi d'anomalie et d'inconséquence. Comment? La loi qui a voulu que les négociations de Bourse fussent confiées à des officiers publics, n'aurait institué cette garantie que pour le cas où le péril est moindre; et là où le danger est le plus grand, elle aurait supprimé toute espèce d'intermédiaires? Non, si la loi a créé des officiers publics, c'est pour que toutes les opérations fussent remises en leurs mains, et l'on ne peut, de tout ce qui se fait de licite à la Bourse, détacher une parcelle qui ne soit un vol au privilége des agents de change.

Les prévenus avaient fait apparaître un autre système. Ils y ont renoncé, et ils ont sagement fait. Ils ont cessé d'afficher un délit à l'audience, de ce targuer de scandale, et de répondre: Ce n'est pas une contravention à la loi de ventôse que nous avons commise, mais un délit prévu par le Code pénal: nous avons joué!

Les prévenus, nous le répétons, ont abandonné ce système, contre lequel nous avons protesté dès que nous en avons aperçu quelques symptômes, et vis-à-vis duquel nous aurions assurément dû prendre une autre attitude si on avait persisté à s'en couvrir. Il est vrai que les prévenus sont placés dans cette alternative de dire: Ou nos opérations étaient sérieuses, et alors le monopole des agents de change a été violé de leur part; ou elles étaient fictives, et c'est la loi pénale qui a besoin d'être vengée.

C'est pour échapper à cette alternative que les prévenus ont essayé un troisième système. A les en croire, ils ne seraient pas des intermédiaires chargés de la négociation des effets publics, mais des banquiers-commissionnaires. On a même dit, banquiers de la coulisse. Nous ne savons ce que c'est qu'un banquier de coulisse, mais nous comprenons à merveille l'expression de banquiers-commissionnaires. Les prévenus sont-ils réellement des banquiers?

Il y a des signes matériels auxquels se reconnaît l'industrie du banquier. Le banquier escompte des valeurs; il a des registres de traites et de remises, d'effets entrés et d'effets sortis, et il a un compte-courant à la Banque de France. Que les prévenus produisent donc leurs registres de traites et de remises, leurs bordereaux d'escompte avec la Banque de France! Il faut, pour faire un banquier, autre chose qu'une patente de banquier. Mais, ajoutent les prévenus, nous percevons une commission comme les banquiers. Voyons: qu'est-ce que la commission pour le banquier? C'est une sorte de mandat. Une valeur est acquise, il en paie le montant, il est vraiment commissionnaire; là est le principe de son droit de commission. Dans la coulisse, ne passe-t-il rien d'analogue? Par quel jeu de mot puéril essaie-t-on de déguiser un courtage sous l'apparence d'une commission? L'étymologie même vous condamne. Courtage vient de *courratier*, vieux mot dont on a fait courtier, et qui désignait l'intermédiaire qui se place entre le vendeur et l'acheteur.

Le coulissier, c'est par excellence cet intermédiaire. Le mouvement de va et vient de l'un à l'autre est son caractère le plus apparent. Dès sept heures du matin, le coulissier est chez le banquier, dont il prend lui-même les ordres. Le vrai nom qui lui convient, c'est celui de courtier marron.

La commission a une autre propriété qui la distingue du droit perçu par les coulissiers. Elle est en effet essentiellement proportionnelle au montant de la négociation. Si le coulissier est un banquier, s'il perçoit une commission et non un courtage, son droit ne sera pas fixe, mais proportionnel. Or, il est constant que c'est un droit fixe. Il est de 25 fr. sur 3,000 fr. de rente, la moitié du droit perçu par le parquet. Et il ne varie pas, que le capital de la rente monte à 70 ou descende à 60. Rien à coup sûr ne ressemble plus à un courtage.

Et la garantie dont on a fait si grand bruit? Peut-elle rien changer, messieurs, à la nature du contrat?

Parce que le coulissier répond des suites matérielles de l'affaire, cela modifie-t-il la nature de l'opération elle-même?

C'est une variété, c'est une nuance, mais qui ne peut transformer un courtage en droit de commission.

Digitized by Google

Reste, messieurs, la question de bonne foi. Les prévenus tirent cette excuse de la tolérance de l'autorité et de celle des agents eux-mêmes. Expliquons-nous encore sur ce point.

Si cette tolérance, que nous ne nions pas d'une manière absolue, était invoquée par les prévenus comme une atténuation de la culpabilité au point de vue pénal, nous n'aurions rien à objecter à un adoucissement des prescriptions légales, nous suivrions sans regret dans cette voie de sage modération l'éminent avocat de la Compagnie. Mais tel n'est pas l'usage que les prévenus entendent faire de cette excuse. Ils la présentent comme un moyen de dégager leur responsabilité, de s'exonérer de la poursuite. S'ils pouvaient y réussir, messieurs, ce serait le renversement de tous les principes. Non, les prévenus n'étaient pas de bonne foi, des condamnations multipliées, tombées de ce siége, les avaient assez avertis. Plus d'un coulissier a été frappé par la police correctionnelle, et dans ce monde où tout se tient, un coulissier ne peut être frappé sans que tous ne le sachent.

On doit ajouter que l'immixtion dans les fonctions d'agent de change est une contravention et non pas un délit, et que dès lors l'excuse de bonne foi n'y est pas de mise. Est-il en effet vrai de dire que l'immixtion dans les fonctions d'agent de change n'est pas un délit? Le Code pénal n'a pas donné de classification philosophique ou morale à laquelle on puisse recourir. Mais la doctrine et la jurisprudence ont suffisamment posé la distinction. Le délit est toujours puni par une loi positive qui consacre une loi morale. La contravention est punie d'une peine purement positive et qu'on peut, en un certain sens, appeler arbitraire, car aucune loi morale ne l'impose. Le délit est puni dans tous les temps, il n'est pas besoin d'une loi pour frapper de réprobation le vol et l'escroquerie. La contravention ne tient donc son existence que de la loi positive. La loi de ventôse an IX pouvait, au gré du législateur, exister ou ne pas exister. En Angleterre, par exemple, le privilége des agents de change n'existe pas. L'infraction reprochée aux prévenus n'y est donc pas un délit. Si nous avons bien saisi, pourtant, la portée de certaines explications demandées à l'audience d'hier, on chercherait dans les plaignants eux-mêmes des complices du délit d'immixtion: s'il n'y a pas de délit, il n'y a pas de complicité possible.

Un mot en terminant, messieurs, sur les récriminations auxquelles nous venons de faire allusion.

Elles ont été et seront très-vives, elles peuvent être légitimes. Mais qu'importe à la question de ce procès?

La loi de ventôse existe, elle est la sanction du privilége. Le tribunal n'a pas autre chose à considérer.

Une loi existe, elle a été audacieusement violée, elle a été violée avec scandale, pendant de longues années, au grand jour. Il faut que cette situation, il faut que ce scandale aient un terme, et que tant qu'on ne l'a pas abrogée la loi soit respectée.

L'avocat de la compagnie, messieurs, a fait un aveu que j'attendais de sa franchise. Oui, il y a eu entre les agents de change et la coulisse de longues, de trop longues relations. Il s'est fait entre eux des *compensations*, le tribunal a appris hier ce que cela veut dire; il y a eu des liquidations faites d'agent à coulissier, et les agents qui se prêtaient à ces transactions savaient à merveille que c'était encourager et reconnaître les violateurs de la loi. C'est là un fait grave, car ceux qui s'en sont rendus coupables sont des officiers publics, chargés par la loi elle-même de la garde du marché, et qui n'ont reçu le monopole que pour assurer aux négociations un caractère licite et sérieux. Ceux-là ont donc manqué à leurs plus impérieux devoirs: ils ont déserté le caractère qui devait leur être sacré; nous devons ici les flétrir. La justice sans doute les protégera dans la jouissance paisible de leur privilége. Mais elle doit leur dire avec sévérité qu'ils ont, à une certaine heure, oublié leur mission, trahi leurs devoirs. Que ces paroles, qu'il appartenait à une voix impartiale de faire entendre, soient la juste expiation de tant de manquements professionnels, et qu'à l'avenir la compagnie des agents de change s'inspire mieux du principe de son institution.

L'impression générale qui ressort de ce procès, messieurs, est déplorable. Il aura établi, au moins par des preuves morales qui sont bien près de devenir des preuves judiciaires, que les opérations du parquet comme celles de la coulisse ont souvent dépassé les limites légales, que la coulisse et le parquet ont souvent franchi la ligne qui sépare le jeu des opérations sérieuses. En dehors des débats de cette audience, le cri de l'opinion publique vous l'avait suffisamment appris. Il y a là, messieurs, un grand péril à conjurer. Non-seulement l'honneur, la fortune des citoyens, mais le crédit public, qui pourrait être ébranlé un jour par ces ruines dont le bruit est plus d'une fois venu frapper nos oreilles, sont intéressés à ce qu'un pareil état de choses soit enfin réformé. La loi morale a été trop souvent méconnue. La loi morale n'est pas un mot vague, une loi qu'on puisse violer à l'aise. C'est une règle aussi austère, aussi exigeante que la loi positive. C'est elle surtout qu'ont trop oubliée les deux adversaires qui sont à votre barre, et qu'il était de notre devoir de flétrir.

Nous espérons cependant qu'il ressortira de ce procès des enseignements. En 1833, M. de Villèle prédisait à tous ceux qui, sans être du métier, se livraient à l'agiotage, la perte inévitable de leurs fortunes. Mais il y a pour la société de pires scandales que celui des ruines que fait l'agiotage: je veux parler de ces fortunes soudaines qu'on voit parfois, ici même, s'afficher avec impudeur. On ne peut, en présence des habitués de la Bourse, réunis dans cette enceinte, avoir pour ces choses des paroles trop sévères. Ces paroles, nous devions les dire, vous êtes bien sûrs qu'elles seront comprises de tout le monde. Que du moins elles soient entendues de tous ceux qui, au travers du tumulte des intérêts et des appétits vulgaires, ont conservé la droiture et la sérénité de la conscience, et qui pensent, comme d'Aguesseau, que pour celui qui veut vivre bien avec lui-même, c'est une grande consolation de n'avoir dans son patrimoine aucune parcelle de fortune équivoque.

Nous requérons contre les prévenus application de la loi de ventôse an IX.

Me Berryer, avocat de MM. Morel Fatio et consorts, s'exprime ainsi:

Mon intention n'est pas de réfuter les considérations générales que le ministère public a livrées à votre appréciation; mais les dernières paroles de mon éloquent adversaire ont donné à cette cause son véritable caractère, ont révélé sa gravité, son étendue, et déjà on peut entrevoir les conséquences énormes de la décision qu'on a témérairement provoquée.

Il ne s'agit pas ici d'un intérêt privé; il n'est pas question de quelque joueur téméraire et sans ressources, qui, après avoir inutilement couru après la fortune, veut abriter derrière la loi sa déloyauté; il n'est pas question davantage d'un agent trop avide qui a profité de l'ardeur d'un client à se livrer à des opérations hasardeuses pour le pousser à de ruineuses spéculations. Vous auriez dans des affaires de ce genre à apprécier des faits privés: ici c'est le principe même d'une institution qui est en cause.

Vingt-cinq personnes prises au hasard, je puis le dire, parmi cette foule qui s'agite sous les portiques de la Bourse, sont assises sur ces bancs. Ce sont les hommes les plus honorables, les mieux posés, ceux dont la moralité est incontestable; en eux, c'est l'énorme variété des transactions qui se font sur les valeurs mobilières que l'on attaque; c'est la suppression de la coulisse que l'on demande.

Qu'est-ce que la coulisse?

Depuis un temps immémorial deux marchés des effets publics se sont trouvés en présence: un marché légal, dans lequel des fonctionnaires qui ont reçu l'investiture officielle sont les intermédiaires exclusifs; un marché libre, où tout le monde peut, ou toute liberté vendre, acheter, spéculer, à condition de s'abstenir de certains actes qu'il n'appartient qu'aux intermédiaires officiels d'accomplir.

La lutte entre ces deux marchés est bien ancienne, aussi ancienne que la concurrence qui existe entre eux et que les secours réciproques qu'ils se donnent. Depuis le commencement du siècle ces deux marchés sont en présence; on devait croire que la suite des temps et la continuité des rapports empêcheraient des rivalités préjudiciables de naître et des orages sérieux d'éclater. On ne comprend pas cette lutte violente à notre époque; on ne comprend pas qu'alors que le nombre des acheteurs et des vendeurs devient de jour en jour plus nombreux, les agents de change et la coulisse ne trouvent pas, dans cette circonstance, une source de bénéfices assez considérables pour qu'ils puissent vivre ensemble en paix.

Les prétentions des agents contre la coulisse remontent au temps où la transmissibilité des charges fut conquise. On conçoit qu'alors les coulissiers aient porté ombrage aux intermédiaires officiels, et que ceux-ci aient revendiqué des privilèges exclusifs; mais alors, il ne faut pas l'oublier, il n'y avait guère que 70 millions de rentes inscrites, tandis qu'il y en a 300 ou 320 millions aujourd'hui; il y a, en outre, les fonds étrangers dont la négociation est autorisée et qui représente un capital considérable; il y a enfin une quantité incalculable de valeurs émises par les compagnies industrielles. En présence de cette situation toujours croissante, de cette masse énorme d'opérations qui se sont chiffrées dans certaines années par 50 milliards; alors que le marché de la coulisse est ouvert depuis un siècle, je ne puis voir sans un profond étonnement qu'on élève la prétention de le faire tomber. Ce sera, dit-on, un grand bien pour le crédit public. Je ne veux pas me faire prophète, messieurs, mais si le mutuel secours que se sont jusqu'ici prêté ces deux marchés cesse d'exister, j'ai la conviction qu'un coup mortel sera porté au crédit, dont le développement tient à la variété et à la liberté des négociations.

On vient de vous dire que la loi qu'on prétend violée a pour but de favoriser la hausse des effets publics. Mettons-nous bien dans l'esprit que les opérations des agents de change eux-mêmes ont bien peu d'influence sur le cours des valeurs; ce ne sont pas les opérations des joueurs qui influent sur ce cours: on ne spécule pas à la hausse ou à la baisse parce qu'on a un goût particulier pour la hausse ou pour la baisse, mais parce que, appréciant l'état de la place, les circonstances, les événements, on suppose que les valeurs hausseront ou baisseront. A une époque ancienne, où l'on parlait beaucoup de l'agiotage, la coalition de quelques fortunes privées pouvait avoir sur l'esprit public une certaine action; mais aujourd'hui, en face de la masse énorme de ces valeurs, il n'est pas de coalition de fortunes privées qui puisse exercer sur elles une influence appréciable. Les raisons tirées du bien de l'Etat et de l'intérêt général ne sont pas, qu'on me permette de le dire, des raisons suffisamment réfléchies. Laissons ces considérations de côté, elles sont sans fondement, et revenons à la situation respective des agents et des coulissiers.

Encore un mot cependant sur l'intérêt public. Ne sait-on pas que toutes les fois qu'un appel a été adressé par le gouvernement au crédit, si cet appel a été entendu, c'est à la concurrence des deux marchés qu'on le doit; et si dernièrement encore, lorsqu'on demandait à la nation une souscription de 500 millions, plus de deux milliards ont répondu, à quoi doit-on attribuer un pareil résultat, si ce n'est à la spéculation? Autrefois, je m'en souviens, une souscription de 120 millions fut ouverte, il ne fut pas possible de la couvrir, parce qu'alors la spéculation était plus restreinte qu'aujourd'hui, parce qu'alors les agents étaient à peu près les seuls qui s'entremissent dans les marchés. De quoi se plaignent ceux que nous avons pour adversaires? Je ne veux pas parler d'eux avec un sentiment jaloux; je considérerais comme indigne de cette audience et comme indigne de moi aussi de me faire, à propos de la rapidité de leurs fortunes, l'écho de propos vulgaires. Cependant vous êtes, dites-vous, dans la nécessité de demander la mort de vos rivaux; mais dites, je vous prie, depuis le jour où la transmissibilité des charges vous fut accordée, dans quel abîme dernières êtes-vous donc tombés?

En 1816, vos charges se vendaient 200 à 250,000 fr., et maintenant, sous le fardeau du préjudice qui vous accable, vous les vendez deux millions. Voilà le grand dommage que vous cause la coulisse.

Vous parlez de devoir public; ce n'est pas, dites-vous, l'intérêt particulier qui vous fait agir. Je n'accepte pas cela; non, c'est une question d'intérêt privé, pas autre chose. Laissez-moi vous dire, sans vous offenser, que je désire pour l'intérêt général d'autres protecteurs que vous. Ces protecteurs ne lui ont jamais manqué; la loi les a institués, ils n'ont pas cessé d'être d'utiles et sages intermédiaires et ils ont laissé les choses comme elles étaient. Vous vous êtes plus d'une fois adressés à l'autorité: sa résistance, ses refus et ses actes aussi auraient dû vous montrer

Digitized by Google

que le procès que vous tenez aujourd'hui ne pouvait avoir l'issue que vous en attendiez.

Jusqu'ici les agents de change avaient gardé un silence persévérant, jusqu'ici ils n'avaient ni essayé une poursuite, ni signalé une contravention ; mais voici que, se présentant comme une compagnie qui a rendu de grands services, ils prétendent faire restreindre un marché qui a toujours été libre.

De bonne heure on les voit solliciter de l'autorité administrative ce qu'ils demandent aujourd'hui à la justice. Dès 1810, ils veulent obtenir un accroissement de leurs prérogatives et la suppression de la coulisse ; le conseil d'Etat déclare qu'il n'y a pas lieu d'obtempérer à leurs réclamations.

On a rappelé le ministère de M. de Villèle. M. de Villèle eut le cœur de servir les plus grands intérêts du pays ; il voulut réduire les charges que l'Etat avait assumées vis-à-vis des rentiers ; il voulut que la propriété territoriale elle-même, quelle qu'en fût l'origine, pût circuler sans entraves, et pour atteindre ce but, il imagina l'indemnité. C'était un grand financier, et certes il n'eut pas craint de heurter les préjugés ; et cependant il resta sourd, lui aussi, aux supplications des agents de change.

Ce sont des faits qu'on ne peut méconnaître, et qui sont d'ailleurs prouvés par les mémoires adressés, à différentes époques, par la compagnie à de hauts fonctionnaires.

En 1835, les agents de change s'adressèrent à M. le préfet de police. Le tribunal me permettra de lui donner lecture de la lettre dans laquelle ils exposaient leurs prétentions. Le préfet de police ne goûta pas les raisons qui lui étaient données, continue Me Berryer, après avoir lu ce document, et la compagnie fit, quelques années plus tard, une tentative nouvelle auprès du ministre.

Le moment était favorable en apparence. Des sinistres graves avaient ému l'opinion. Je ne veux pas répondre à l'allégation que ces désastres étaient le fait de la coulisse, il me serait malheureusement facile de prouver que c'est aux agents de change que la responsabilité en doit être attribuée. Ce qu'il faut dire, c'est qu'il n'y a pas de liberté utile qui n'ait ses inconvénients ; c'est en même temps que le pays s'enrichit, et que ses ressources financières s'accroissent, on voit des hommes qui se jettent volontiers dans des spéculations insensées, téméraires et souvent déloyales.

C'est donc au moment où l'on parlait de suicides et de ruines récentes que les agents de change songèrent à présenter une fois encore leurs doléances. Le retentissement des catastrophes qui avaient effrayé Paris, l'affirmation de la compagnie que la coulisse était la cause de ces catastrophes, décidèrent le ministre à procéder à un examen sérieux, et la pétition des agents de change fut renvoyée au préfet de police, M. Delessert étudia la question avec soin, il se pénétra de la situation, et adressa au ministre deux rapports desquels il résulte qu'il n'y avait pas lieu de prendre en considération la demande du parquet, par ce motif que les coulissiers ne faisaient que des opérations interdites aux agents. Ceux-ci, vous le comprenez, ne furent pas satisfaits, et en 1843, ils adressèrent à M. le ministre des finances un mémoire dans lequel ils s'efforçaient de réfuter les rapports de M. le préfet de police. Cette démarche n'eut pas un meilleur succès que les précédentes.

Lorsqu'on voit de la part du gouvernement une résistance si persévérante, comment dire à des hommes qu'ils sont coupables de se livrer à des actes que le gouvernement protége ? Quoi ! l'administration est restée sourde à toutes vos prétentions, et aujourd'hui vous venez demander la suppression de la coulisse ; et ce que vous n'avez pu obtenir depuis 1810 d'aucun ministère, vous voudriez l'obtenir à l'aide d'une condamnation !

Le tribunal acceptera-t-il la mission qu'on prétend lui imposer ?

Je laisse de côté les considérations tirées de la concurrence et de la liberté des transactions ; j'arrive au point même du procès, à ce qui fait la matière d'une décision en police correctionnelle.

Il faut examiner le titre de la poursuite en le rapprochant du texte de la loi.

Vous avez remis votre plainte entre les mains du ministre, et le 8 avril des mandats de perquisition ont été lancés contre un certain nombre de personnes ; leurs registres et leurs carnets ont été saisis, toutes les personnes contre lesquelles cette mesure avait été prise ont tenu le même langage ; presque toutes prenaient le titre d'agent d'affaires à la Bourse, que leur donne la patente qui leur en délivrée par M. le ministre de l'intérieur.

On n'articule pas qu'une opération au comptant, réalisable par un transfert, ait été faite par un coulissier ; mais, dit-on, il est probable que les opérations au comptant ont eu lieu sur des valeurs au porteur. Vous n'en savez rien, je n'en sais rien ; mais si cela est, c'est précisément ce qu'a voulu la loi. Au début, on refoulait les valeurs au porteur ; des considérations morales et sociales graves avaient fait ajourner leur création ; mais chaque siècle a ses besoins, et les valeurs au porteur furent créées, précisément pour éviter les formalités gênantes. Ce sont aujourd'hui les valeurs les plus nombreuses, et il n'y a guère que les gens qui ont peur d'être volés par leurs domestiques qui prennent des titres nominatifs. Les titres au porteur sont légalement livrables à tous et par tous, publiquement ou en secret. Je ne m'attache donc pas à cette allégation que peut-être des opérations au comptant sur cette sorte de valeurs ont eu lieu ; si le fait est vrai il ne doit pas nous arrêter, puisque c'est, à coup sûr, un fait dont la légalité ne peut être niée par personne.

Pardonnez-moi, messieurs, une réflexion qui se présente à mon esprit et qui me frappe. Les chefs de la magistrature sont chargés par la loi de poursuivre tout individu qui commet un délit, sans qu'il soit besoin qu'une dénonciation leur parvienne. Or, il n'est pas, j'en suis sûr, un seul ministre de la justice qui n'ait connu les scandales de certaines opérations de Bourse, de l'agiotage, du jeu, du pari, et cependant, pas un de ces surveillants si haut placés n'a cru devoir agir malgré le retentissement des clameurs, et, je puis le dire aussi, des déclamations de toute sorte qui arrivaient jusqu'à eux. Les organes les plus imposants de la justice sont demeurés muets.

Gardons-nous, messieurs, de ces déclamations auxquelles je fais allusion ; si l'on analyse toutes les opérations humaines, on verra qu'elles ont pour mobile ou l'espoir d'un avantage ou la crainte d'une perte. Il n'est pas un acte de commerce qui ne soit un jeu ; le marchand de vin du coin de la rue qui achète quelques tonneaux de vin, qu'il s'engage à payer à quatre-vingt dix jours de vue, calcule qu'il s'acquittera vis-à-vis de son vendeur avec le prix de revente qu'il touchera, et espère faire un bénéfice. Le monde est un jeu, et les immeubles eux-mêmes sont des objets de spéculation.

Les adversaires se sont étonnés de la qualification de banquiers prise par les hommes que nous défendons. Mais qu'est-ce donc qu'un banquier, si ce n'est un commerçant qui escompte les valeurs ? Or, j'ai dans mon dossier la preuve que MM. Morel-Fatio, Lévy Crémieux, Aron et autres se livrent sans cesse à des opérations de ce genre. Ils font donc la banque ; et ceci me fait songer à une atteinte grave que les agents de change de Paris portent aux banquiers : les opérations de banque leur sont interdites, et ils en font tous. Je suppose qu'un étranger veuille faire des opérations sur Paris, il écrit à un banquier, à M. de Rothschild, par exemple ; celui-ci charge à son tour un membre du parquet ou un coulissier de remplir l'ordre qui lui est donné, puis il réclame de son commettant une certaine somme pour sa commission et une autre somme pour le courtage de l'agent ou du coulissier. Que font les agents de change ? Ils dissuadent leurs correspondants de recourir à l'intermédiaire d'un banquier, ils leur disent : « Je remplirai directement vos ordres et vous n'aurez pas de commission à payer. » A l'appui de ce fait, j'apporte un nombre considérable de mandats qui passeront sous les yeux du tribunal.

Il importe maintenant de préciser les fonctions des agents de change, d'en déterminer avec soin la nature et de tracer nettement le cercle des priviléges qui leur appartiennent. Jetons donc un coup d'œil sur la législation ancienne et nouvelle.

Il y a trois siècles, pardonnez-moi, messieurs, d'être antiquaire à ce point, il y a trois siècles, les fonctions d'agent de change pouvaient être exercées par tout le monde. En 1572, des officiers spéciaux sont établis sous le nom de courtiers de change. En 1595, un arrêt du Conseil rendu sous un roi très-sage et qui avait bien devancé les temps, sous Henri IV, le plus grand administrateur qui régna sur la France, un arrêt du Conseil précise à merveille la situation : « A ce que les marchands, y est-il dit, sçache d'oresenavant à qui s'addresser, pour avec asseurance faire les dits change et vente en gros desdictes marchandises estrangières : Sa Majesté veut et ordonne qu'en sa bonne ville de Paris il y aura le nombre de huit courtiers desdits change, banque et vente en gros des marchandises estrangères, etc., etc. »

Et l'arrêt se termine par cette phrase que je signale à votre attention : « N'entendant néanmoins qu'aucuns soyent contraints de se servir desdits courtiers ès-dites négociations, si bon ne leur semble. »

Voilà les deux marchés nettement établis.

Depuis cette époque, les idées de fiscalité entrent fort avant dans le système des gouvernements. Les agents reçoivent le titre de conseillers du roi ; mais en même temps on les oblige à fournir une finance.

J'avance, messieurs, dans l'examen rétrospectif de la législation.

L'avocat passe en revue les ordonnances et les édits de 1673, de 1705, de 1714, de 1720, de 1724, de 1781, de 1785 et de 1786.

Cette législation, continue Me Berryer, a été conservée tout entière. Nos lois nouvelles organisent des officiers publics qui doivent n'opérer qu'au comptant et auxquels toute opération à terme est interdite. Les agents de change sont ce qu'ils étaient en 1555.

Après avoir commenté le décret du 28 nivôse an X, Me Berryer poursuit : Tout à l'heure on a cherché à appliquer à la coulisse les décisions intervenues en faveur des notaires pour le cas où leurs fonctions sont usurpées par des agents d'affaires. La jurisprudence qu'on a rappelée est excellente, je me hâte de le dire ; elle est parfaitement fondée. L'agent d'affaires, en effet, que les tribunaux punissent, fait exactement ce que fait le notaire ; et il y a lieu de protéger celui-ci contre les dangers d'une rivalité véritable. Mais est-ce que par hasard les coulissiers donnent l'authenticité et la force exécutoire aux marchés ? Non, encore une fois, ils font ce qui vous est interdit de faire, pas autre chose. La législation nouvelle, comme la législation ancienne, attribue aux agents de change le rôle de notaires du commerce, de certificateurs en justice. Seuls ils ont le droit de conclure pour leurs clients des marchés au comptant ; mais la loi leur défend de se livrer à des opérations à terme.

Me Berryer discute un arrêt de la Cour de Paris, qui donna aux agents de change une action pour un marché à terme ; il cite ensuite plusieurs décisions établissant, selon lui, que ces sortes d'opérations sont interdites aux membres de la Compagnie.

Disons, Messieurs, continue-t-il, que la législation et la jurisprudence ont eu raison. D'ailleurs, il y a quelque chose de plus décisif encore, c'est la nature même de vos fonctions. Vous ne pouvez être garants. Or, si vous subissez la condition du dépôt préalable, vous ne faites pas un marché à terme, car ces deux choses sont inconciliables ; si, au contraire, vous n'exigez pas le dépôt préalable, vous encourez la garantie et vous violez la prohibition qui pèse sur vous. Je sais bien que vous allez au devant de la garantie en exigeant des couvertures, mais qu'est-ce que cela prouve, sinon que vous avez accepté une responsabilité et que vous voulez éviter les conséquences de la garantie.

De tout temps, d'ailleurs, vous avez reconnu l'interdiction à laquelle vous êtes soumis, et la preuve, c'est que de tout temps vous avez demandé à en être relevés.

L'activité du crédit dépend, dites-vous, des marchés à terme. Ah ! Je sais quelles sont les ressources de la France ; je sais que, souvent accablée par ses fautes et par celles de ses gouvernements, elle a traversé des secousses auxquelles aucun pays n'eût résisté ; je sais qu'elle est féconde, et que lorsqu'on sait l'émouvoir, il n'est pas de calamité qui arrête son élan.

Vous disiez à M. de Villèle : Voyez ce qu'a fait la Bourse ; quand il a fallu payer la rançon de la France, payer le prix de guerres inutiles, la spéculation a tout couvert, le pays a échappé à tous les dangers, et il est monté plus haut que jamais. Certes M. de Villèle devait être touché d'un pareil langage ; mais il

Digitized by Google

a compris que vous accorder ce que vous demandiez, c'était vous exposer à la garantie, et dès lors vous cessiez d'être des fonctionnaires; il a compris cela et il a rejeté vos prétentions.

Aujourd'hui, si vous vous adressez aux tribunaux, c'est que vous avez accepté cette garantie que vous ne deviez pas accepter. Vous vous êtes donné à vous-mêmes ce règlement qu'on vous refusait. C'est, je le reconnais, un règlement sagement conçu; mais pouvons-nous être traduits en justice en vertu de votre règlement? Désireux de vous approprier les marchés à terme, vous avez coordonné, en vue de ce résultat, tout le système de vos opérations.

Pourquoi avez-vous une caisse sociale de six millions? C'est, dites-vous, pour couvrir certains désastres. Vous avez des millions pour couvrir la violation de vos statuts. Vous avez été sages, soit; mais votre sagesse a pour but de protéger des actes qui vous sont interdits. Voilà votre institution; je l'admire.

Il en est une autre que j'admire aussi: c'est votre liquidation centrale, inutile si vous ne faisiez pas des opérations au comptant, extrêmement commode parce que vous faites des opérations à terme. Votre liquidation centrale est quelque chose de superbe, mais d'illégal.

Et le marché à prime, c'est une affaire de pure spéculation. Evidemment un homme qui achète à prime ne veut pas lever. Ah! vous êtes fort éclairés, mais toutes vos lumières vous servent à faire ce qui vous est défendu.

Le report est aussi une belle opération, c'est une chose excellente et d'un grand secours pour les personnes qui ont un besoin pressant d'argent, mais c'est aussi un grand secours pour le jeu, pour les opérations à terme, et voilà pourquoi il se fait tant de reports.

C'est ainsi que la compagnie a organisé tout un mécanisme destiné à protéger ses marchés à terme, et cependant, comprenant bien que ces opérations ne leur étaient pas permises, elles les a encouragées chez les rivaux qu'elle attaque aujourd'hui, elle a traité avec tous ceux qui s'y livrent. Et ne dites pas que vous ne faites de compensation qu'entre vous, cela ne serait pas vrai; vous en faites avec les clients des clients de la coulisse, et avec la coulisse elle-même.

Me Berryer donne à l'appui de cette allégation lecture de plusieurs lettres adressées à ses clients.

Ce n'est pas tout, continue-t-il; vous abusez étrangement de la facilité qui vous est donnée d'avoir des associés. Vous en admettez quatre à titre de commanditaires; mais qui ne sait qu'il y a des trentième, des quarantième, des soixantième d'agent de change? Sous le nom de vos associés vous mettez les opérations que vous ne pouvez pas faire vous-mêmes, et voici des lettres qui le prouvent. Tous les jours les choses se passent ainsi. Je ne veux pas vous dénoncer, mais il m'est impossible de ne pas me prévaloir de pareils faits.

Pour attirer la coulisse, vous lui faites des remises sur les courtages, ce qui ne vous est pas permis, car votre salaire est règlementaire et vous ne pouvez pas le fixer vous-mêmes; mais vous voulez augmenter vos bénéfices et vos affaires au comptant.

Laissez murmurer les basses jalousies, laissez se plaindre les avidités rivales, activez la circulation des valeurs, enrichissez le pays, vantez-vous de vos services, à la bonne heure! Je me plais à vous rendre hommage; que mon langage soit pour vous une compensation des paroles sévères qu'a prononcées le représentant du ministère public. Je vois avec satisfaction se développer toutes les richesses de mon pays; lorsque la France grandit je tressaille de bonheur. Aussi je ne vous flétrirai pas, je vous justifierai; mais laissez-moi vous dire que d'autres que vous ont contribué à ces progrès et à cette grandeur dont je me réjouis.

Le marché libre a ses droits; vous qui avez les privilèges, ne prétendez pas aux prérogatives de la liberté. Les privilèges ne sont jamais gratuits; ils vous obligent à vous renfermer dans certaines limites, et il ne vous est pas permis d'attenter à la liberté des transactions.

Une fin de non-recevoir insurmontable s'élève contre vous; les actes que vous reprochez à ceux que nous défendons, c'est vous qui les avez provoqués, et ces actes, les seuls auxquels ils se livrent, sont ceux que vous ne pouvez faire.

Vous nous accusez de négocier des effets publics. Est-ce un délit? Où est-il écrit? Ce ne serait un délit qu'autant que la coulisse se rendrait coupable d'immixtion dans les droits réservés à la compagnie.

Messieurs, envisagez cette cause à son véritable point de vue. Il ne s'agit pas ici d'une question d'intérêt privé; il s'agit d'une question de principe. L'existence de la coulisse est en jeu. Je maintiens que ceux qui ont refusé de la supprimer ont été sages; je maintiens que les garde des sceaux qui sont restés sourds aux sollicitations des agents de change ont été bien inspirés.

Ce qu'on n'a pas obtenu par une autre voie, on veut l'obtenir par un jugement. Rendez-vous compte du résultat d'une pareille décision. Il est impossible de n'en pas être effrayé.

Je demande, dans l'intérêt des agents de change, que leur plainte soit repoussée. L'action qu'ils ont intentée est périlleuse. S'ils triomphent, demain il faudra que leur nombre soit doublé, triplé peut-être.... Mais qu'ils ne craignent rien, ils perdront leur procès.

Me Dufaure se lève pour répliquer.

Me Dufaure: Je prie le tribunal de me permettre quelques mots de réponse. Mon honorable contradicteur vient de vous dire, en terminant, que si la compagnie des agents de change gagnait son procès elle pourrait s'en repentir, et que la suppression de la coulisse devrait amener nécessairement l'augmentation du nombre des agents de change à Paris.

La compagnie des agents de change ne craint pas ce résultat, car elle le préférerait encore à la situation qui lui est faite aujourd'hui. Oui, assurément, les agents de change préféreraient que la loi placât à côté d'eux des confrères présentant les mêmes garanties de capacité et de moralité, gouvernés par les mêmes règlements, soumis à la même discipline, plutôt que de se voir condamnés à accepter en partage de leurs fonctions des hommes sans garanties, sans règlement, sans discipline. Laissons donc de côté cette considération, qui d'ailleurs n'a aucun intérêt sérieux dans le procès.

Que vous a-t-on dit? Que de tout temps l'administration publique avait toléré, protégé l'existence de la coulisse, et que jamais un seul des garde des sceaux qui se sont succédés en France depuis cinquante ans n'avait autorisé des poursuites analogues à celles qui vous sont aujourd'hui déférées. Ou oublie l'histoire des précédents judiciaires de la question: je vous ai lu le jugement rendu en 1846; qui donc avait ordonné les poursuites? C'était le garde des sceaux Hébert. Qui donc a provoqué les condamnations nombreuses intervenues contre la coulisse? C'est le ministère public, et probablement avec l'aveu du chef de la justice. On vous a lu la réponse adressée par M. le préfet de police Delessert à M. le ministre des finances. C'est là une opinion personnelle que je respecte, mais qu'il est permis de ne pas trouver conforme à la loi, et que l'on est d'autant plus en droit de discuter que M. le préfet de police se méprend étrangement quand il dit que les marchés à terme, même les plus sérieux, sont nuls et prohibés par la loi, ce qui est un démenti donné à la jurisprudence. Arrivons à ce qui a fait le fond de la plaidoirie de mon honorable contradicteur.

Il vous a dit qu'il y avait ici en présence deux principes, celui du privilége et celui de la liberté, et que la lutte s'engageait entre le marché réglementé, qui est le parquet, et le marché libre, qui est la coulisse. C'est changer la situation des choses à la faveur des mots. Et déjà j'avais répondu à cet argument quand j'avais dit que la lutte était engagée entre l'exécution des règlements et leur violation flagrante, entre la loi et l'anarchie. Tout ce que je retiens de ce qui a été dit à cet égard, et le mot est précieux, il a été répété plusieurs fois par mon adversaire, c'est que les coulissiers, quand ils se livrent à des négociations, agissent comme intermédiaires: intermédiaires, toute la prévention est dans ce mot. Qu'est-ce donc, en matière de négociation d'effets publics, qu'un intermédiaire, si ce n'est précisément le fonctionnaire que la loi a préposé comme mandataire forcé entre ceux qui veulent acheter ou vendre les valeurs cotées à la Bourse.

Toute la plaidoirie que vous venez d'entendre peut se résumer en ce point unique, que les coulissiers se livrent seulement aux négociations à terme, et que ces négociations sont interdites aux agents de change par la loi de leur institution et par la jurisprudence.

Je m'étonne qu'en présence des textes et des faits mon honorable contradicteur ait pu soutenir une pareille thèse, et en faire la base presque unique de son argumentation. Où a-t-on vu que la loi défende aux agents de change de prêter leur ministère à la négociation des marchés à terme? L'article 13 de l'arrêté de prairial an X dit, il est vrai, que l'agent de change devant se faire remettre les titres à livrer ou le prix à payer, il est responsable de l'exécution du marché.

Où a-t-on vu que cette garantie imposée à l'agent de change, pour le cas où il n'exige pas le dépôt préalable des titres ou du prix, lui interdise d'intervenir dans les marchés à terme? N'est-ce pas la preuve au contraire que ces marchés rentrent dans leurs attributions, puisque la loi les règlemente et dit que dans tel ou tel cas il y aura ou n'y aura pas contre eux recours en garantie pour l'exécution du contrat. C'est dans ce sens que la jurisprudence est invariablement fixée.

L'arrêt Forbin-Janson de 1823 a pu jeter quelques doutes sur la question; mais vous savez comment, depuis, la jurisprudence s'est prononcée. Je vous avais cité un arrêt remarquable de la 2e chambre de la Cour: mon adversaire le récuse en se bornant à dire qu'il est contraire à la loi. Mais vous savez que cet arrêt n'est pas le seul, et qu'il est aujourd'hui de principe incontestable que le marché à terme, quand il est sérieux, quand il ne déguise pas un pari, un jeu, est dans les droits, dans les pouvoirs de l'agent de change, et donne lieu pour son exécution à une action en justice.

S'il en est ainsi, que nous reste-t-il à prouver au point de vue de la poursuite actuelle? C'est que les coulissiers se livrent à des négociations de ce genre, absolument dans les mêmes conditions, avec les mêmes formes que les agents de change, avec cette seule différence qu'ils s'y livrent sans contrôle, sans garantie, en dehors de toutes les prescriptions que la loi a édictées pour maintenir la loyauté des transactions et protéger les intérêts des tiers et ceux du crédit public.

Si, à diverses époques, la compagnie des agents de change s'est adressée à l'autorité pour demander la révision des règlements sur les marchés à terme, ce n'a jamais été dans la pensée que ces marchés lui étaient interdits et pour obtenir qu'ils lui fussent livrés. Toutes leurs réclamations ont, au contraire, pour point de départ le droit qui leur appartient de faire ces négociations, et ils demandaient seulement qu'un règlement écartât les difficultés fâcheuses que certaines variations de la jurisprudence pouvaient apporter dans leur exécution.

C'est donc un droit incontestable qu'ils viennent revendiquer aujourd'hui, et vous n'hésiterez pas à réprimer l'usurpation qui vous est dénoncée.

Le tribunal remet à demain le prononcé du jugement.

L'audience est levée à six heures.

Audience du 24 juin.

A l'ouverture de l'audience, le tribunal a prononcé le jugement suivant:

« Le tribunal, statuant à l'égard de tous les prévenus, à l'exception de Goubie, vis-à-vis duquel la disjonction a été prononcée:

« Attendu qu'aux termes des art. 7 de la loi du 28 ventôse an IX et 76 du Code de commerce, a été posé dans l'intérêt général de la société et du commerce le principe salutaire que le droit d'opérer en qualité d'intermédiaires la négociation des effets publics et autres valeurs susceptibles d'être cotés, n'appartient qu'aux officiers publics dont l'institution, à raison de ses règles et conditions, présente de sérieuses garanties, tant au point de vue du crédit public qu'à celui de l'intérêt privé des particuliers;

« Attendu qu'en édictant ces dispositions qui fondent le privilége des agents de change, le législateur a défini les fonctions de ces derniers en énonçant les actes dont la réunion a pour but et pour résultat l'accomplissement des négociations desdits effets et desdites valeurs; qu'il a en même temps formellement

Digitized by Google

interdit à tous autres de s'immiscer dans ces fonctions en aucune façon quelconque et sous quelque prétexte que ce puisse être, et qu'il a prononcé aux termes de la loi de l'an IX et de l'arrêté de l'an X, la peine qui sert de sanction à cette interdiction positive et absolue.

» Attendu en fait qu'il résulte tant des documents produits que des débats, et notamment des aveux des prévenus, que ces derniers, qui n'étaient pas revêtus du caractère d'agent de change, ont agi comme intermédiaires entre vendeurs et acheteurs d'effets publics et valeurs susceptibles d'être cotés, qu'ils ont proclamé et constaté des cours et perçu vis à vis des tiers contractants un droit de commission ou de courtage ; que tous ces actes sont précisément ceux dont l'ensemble constitue les fonctions exclusivement attribuées aux agents de change ;

» Attendu que c'est en vain que les prévenus objectent pour leur défense que la loi qui punit l'immixtion dans ces fonctions ne leur serait pas applicable à raison de ce que la plupart des négociations qu'ils auraient consommées seraient interdites aux agents de change, et par suite ne rentreraient pas dans les fonctions de ces derniers.

» Attendu, en effet, qu'il faut en premier lieu retenir qu'il demeure établi par les explications que les prévenus ont produites à l'audience que, du moins quant aux valeurs aux porteurs, ils sont intervenus entre spéculateurs et ont procédé à des négociations dites au comptant qui sont dans les attributions des agents de change, notamment à l'occasion des opérations dites de report, opérations complexes qui se composent d'un marché au comptant et d'un marché à terme, et que ce fait seul restant constaté à leur charge, suffit pour les rendre passibles des peines édictées contre celui qui s'immisce dans les fonctions des officiers légalement constitués.

» Qu'en second lieu et à l'égard des marchés à terme dont les prévenus ont été les intermédiaires, il faut distinguer entre les marchés sérieux et les marchés fictifs ; que les premiers peuvent être accomplis sans engager la garantie des agents de change s'ils sont contractés dans les conditions voulues par la loi ; qu'ils sont par conséquent de la fonction desdits agents de change et que nul autre que ces derniers ne peut les négocier comme intermédiaire sans encourir la peine prononcée par le législateur; que les seconds, au contraire, stipulations illicites que la loi condamne, sont en effet interdits à l'agent de change comme à tous autres ; mais qu'il y a lieu de reconnaître d'une part que les prévenus n'ont pu consommer ces opérations condamnables qu'en passant par les actes qui constituent les fonctions de l'agent de change, et par conséquent qu'ils ont violé l'interdiction prononcée de la façon la plus absolue par les dispositions législatives ;

» Que, d'autre part, admettre le système des prévenus conduirait à conclure que la loi après avoir, dans sa sagesse, interdit aux officiers publics qu'elle créait toutes négociations réputées jeux de bourse ou paris, aurait voulu laisser en dehors du parquet et le champ libre à ces opérations scandaleuses et accorder à des individus sans qualité, sans contrôle et sans responsabilité, le droit de faire ce qu'elle défendrait aux agents de change qu'elle constituait régulièrement ; que cette conclusion est inadmissible ;

» Qu'en présence des abus signalés, il est plus logique et plus vrai de reconnaître et constater qu'en prévision de ces abus le législateur a fait preuve de prudence en ne constituant comme intermédiaires légaux des opérations de bourse que des officiers publics que les prescriptions de leur profession devaient prémunir contre l'entraînement qui porte à faciliter les marchés illicites ;

» Qu'il reste donc établi que les prévenus se sont, en s'immisçant dans les fonctions de l'agent de change, rendus coupables de la contravention prévue et punie par les articles 8 de la loi du 28 ventôse an IX et 4 de l'arrêté des consuls du 27 prairial an X ;

» Que ces lois n'ont pas été abrogées ; que la tolérance même dont auraient profité les prévenus est de sa nature inefficace pour faire considérer ces lois comme comme tombées en désuétude, et qu'elle l'est surtout en présence des condamnations que la justice n'a cessé de prononcer toutes les fois que des faits d'immixtion dans les fonctions d'agent de change ont été constatés devant elle.

» Que ces décisions de justice ont été des avertissements salutaires qui suffiraient pour faire rejeter le moyen tiré de la bonne foi des prévenus ; mais qu'en tous cas ce moyen ne peut être admis, puisque d'une part, en matière de contravention, il est de principe que la bonne foi ne peut innocenter, et que, d'autre part, l'infraction établie à la charge des prévenus constitue une contravention ;

» En ce qui touche les circonstances atténuantes ;

» Attendu qu'il s'agit d'une contravention punie par des dispositions législatives antérieures à la promulgation du Code pénal ; que l'article 463 dudit Code ne dispose qu'à l'égard des contraventions prévues par ce Code ; qu'il ne peut donc y avoir lieu d'en faire l'application dans l'espèce ;

» A l'égard des conclusions des parties civiles ;

» Attendu qu'elles ne demandent que l'allocation des dépens pour réparation du dommage qui, pour elles, a été la conséquence de la contravention constatée ;

» Vu lesdits articles 8 de la loi du 28 ventôse an IX et 4 du 27 prairial an X ;

» Vu la loi du 9 janvier 1818, qui fixe à la somme de 125,000 francs le taux du cautionnement des agents de change de Paris ;

» Condamne tous les prévenus par corps chacun à une amende de 10,500 fr., applicable aux enfants abandonnés.

» Fixe à un an la durée de la contrainte par corps, et les condamne aux frais pour tous dommages et intérêts. »

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires du 10 juin 1859.

Présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Suite (1).

LIGNE DE BAYONNE.

La longueur moyenne exploitée sur la ligne de Bayonne, qui était de 241 kilomètres en 1857, a été portée, en 1858, à 253 kilomètres.

La recette brute, qui était, en 1857, de	3,983,008
S'est élevée en 1858 à	4,170,659
Elle présente donc une légère augmentation de	187,651

La recette nette, par kilomètre et par an, n'a pas varié.

La ligne de Bayonne est donc restée à peu près stationnaire dans le mouvement de ses recettes. Ce résultat n'a rien de surprenant, si l'on considère que cette ligne n'a pas reçu, comme celle de Cette, des allongements de réseau dont l'influence aurait pu balancer le ralentissement causé par la crise. — Celle-ci a d'ailleurs sévi d'une manière spéciale, comme on sait, sur les industries métallurgiques. Les nombreuses forges établies dans les Landes, et qui sont un de nos aliments principaux de transport, en ont beaucoup souffert. Plusieurs d'entre elles ont été forcées de suspendre momentanément leur production.

Ainsi arrêté dans son développement, le trafic n'a pu que se maintenir dans la situation qui s'était créée dans les exercices précédents.

Les agitations politiques et les mouvements militaires devant rendre difficiles les voyages en Italie et ceux des eaux thermales d'Allemagne, les eaux des Pyrénées sont dès lors destinées cette année à recevoir un plus grand nombre de visiteurs que les années précédentes. Afin de faciliter ce mouvement, nous avons hâté l'achèvement de la première section de la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes ; elle sera ouverte jusqu'à Rieche sur une longueur de 47 kilomètres dans les premiers jours de juillet prochain. La seconde section jusqu'à Tarbes sera livrée dans le cours du mois d'août, et offrira de grandes facilités aux baigneurs des eaux des Pyrénées, qui généralement vont finir leur saison aux bains de mer de Biarritz et d'Arcachon.

Grande vitesse.

La recette des voyageurs, qui était de 1,840,000 fr. en 1857, a été de 1,854,000 fr. en 1858.

Le produit des messageries s'est élevé de 87,806 fr. à 104,906 francs.

Le transport du poisson, qui rapportait 81,500 fr. en 1857, a rapporté 86 719 fr. en 1858.

Petite vitesse.

Les résultats comparés du trafic à petite vitesse (2) sont relatés ci-après :

	1858.	1857.
Nombre de tonnes expédiées,	211,473 k.	210,856 k.
Produit total des marchandises,	1,9006,936 f.	1,758,575 fr.
Parcours moyen d'une tonne,	101 k.	101 k.
Produit moyen d'une tonne	9 f. 01	8 f. 06
Tarif moyen par tonne et par kilomètre,	0 f. 085	0 f. 083
Nombre de chevaux et de bestiaux,	19,292	17,738
Produit des chevaux et bestiaux,	42,437 f.	43,258 f.

CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

L'exercice 1858 présente, dans le canal latéral, une diminution très-considérable dans le chiffre de la dépense :

Elle était en 1857 de	462,955
Elle s'est réduite en 1858 à	295,337
L'économie réalisée est donc de	167 618

Cette réduction est due à l'absence de tout accident grave, à un ensemble de dispositions prises pour réduire tous les articles des dépenses au strict nécessaire, enfin à l'amélioration de la cuvette du canal, devenue plus étanche dans les parties récemment livrées à la navigation.

Dans le compte rendu de l'exercice 1857 (page 21), nous annoncions la possibilité de ramener bientôt la dépense du canal, pour l'entretien et la perception, au chiffre de 300,000 francs par an. On voit que cette espérance est aujourd'hui réalisée.

(1) Voir le numéro du 18 juin 1859.

(2) Voici le mouvement comparé des principales marchandises :

	1858.	1857.
Bois de chauffage et de construction,	41,000 tons	37,700 tons.
Matières résineuses,	17,900	17,200
Matériaux de construction,	12,900	17,500
Minerais, castine, kaolin,	10 900	17,000
Vins,	10,000	11,500
Métaux bruts et ouvrés,	9,300	9,000
Céréales, légumes secs, farines,	7,000	16,800
Houille, coke,	2,500	1,600
Sel gemme et marin,	2,200	1,800
Spiritueux et eaux-de-vie,	2,200	1,500
Sucres,	2,000	1,900
Laines,	1,900	1,800
Engrais,	1,900	700
Denrées coloniales, épiceries, drogueries,	1,600	3,200
Plâtre, chaux,	1,500	1,300
Tissus, fils, mercerie,	1,500	2,900
Cuirs et peaux,	1,000	800

Digitized by Google

La longueur exploitée du canal étant de 210 kilomètres, la dépense d'exploitation en 1858 ressort à 1,406 francs par kilomètre et par an ; elle était de 2,200 francs en 1857. Il paraît difficile de pousser l'économie plus loin.

Voici du reste le compte résumé de l'exploitation du canal en 1858 :

Recette brute,	750,569 45
Comptes d'ordre à déduire,	50,422 97
Recette nette,	700,046 48
Dépenses nettes,	295,337 20
Produit net,	404,709, 28

La recette brute présente une diminution de 148,758 fr. 55 c. sur celle de 1857, qui était de 899,218 francs.

Néanmoins, les fortes réductions obtenues sur la dépense n'ont réduit le produit net que de 31,551 fr.

La diminution des recettes provient de la diminution du tonnage. Voici les résultats comparés des deux exercices :

	1858.	1857.
Nombre de tonnes transportées,	309,569t	450,370t
Nombre de tonnes ramenées au parcours total,	128,151	170,440
Produit moyen d'une tonne,	2f 14c	1f 88c
Tarif moyen par tonne et par kilomètre,	0f 024	0f 023

Ainsi le tonnage ramené au parcours total a diminué de 42,289 tonnes. Cette réduction s'est faite au profit de la voie ferrée, dont les avantages sont de jour en jour mieux appréciés par le commerce. Il est à remarquer que l'exercice 1857 présentait déjà une diminution de près de 80,000 tonnes sur l'exercice 1856, époque où le chemin de fer n'était ouvert que jusqu'à Toulouse, et où le canal absorbait seul tous les transports.

On pourrait craindre que cette prédominance graduelle du chemin de fer sur la voie d'eau ne vint à affaiblir progressivement les produits du canal latéral et diminuer ainsi une branche de nos revenus, tout en augmentant l'autre. Mais il n'en est rien ; le tonnage n'est nullement condamné à décroître sur le canal. Sans doute, l'ouverture du chemin de fer a dû nécessairement absorber d'abord, au profit de la nouvelle voie, une partie du trafic qui alimentait l'ancienne. C'était à peu près la même masse de transports, naguère absorbée par une seule voie, et qui a dû se partager entre les deux. Mais à mesure que le mouvement commercial créé par le chemin de fer se poursuit et s'étend, de nouveaux débouchés s'ouvrent, le tonnage total augmente, des transports nouveaux se développent sur lesquels le canal prendra sa part, et finalement, dans un temps donné, la voie d'eau aura retrouvé dans l'accroissement des transports à bas tarifs, qui lui sont spécialement dévolus, ce qu'elle a perdu d'abord en marchandises enlevées par le chemin de fer.

Depuis que le canal du Midi est entre les mains de la Compagnie et qu'elle a pu ainsi atténuer la concurrence des bas tarifs de la voie d'eau sur toute l'étendue de la ligne de Bordeaux à Cette, elle n'a pas cessé de poursuivre le but que nous venons d'indiquer. Elle a créé une suite de tarifs spéciaux, à prix excessivement réduits, pour appeler sur la ligne d'eau une foule de transports qui ne peuvent se développer que sous l'influence de prix de transports très-bas. C'est ainsi qu'elle a abaissé à 4 francs (soit 0 fr. 009 par tonne et par kilomètre) le tarif des sels de la Méditerranée, pour les amener au plus bas prix possible sur le port de Bordeaux, où les navires manquent de retour. Là les sels pourront s'exporter aux États-Unis, en Suède, en Norwége, dans l'Inde, en se substituant au lest. Grâce à ce large abaissement, les nombreux navires affectés à la pêche de la morue trouveront désormais à Bordeaux le sel qu'ils allaient chercher à Lisbonne, à Cadix ou dans le golfe de Lion.

C'est ainsi encore que pour un certain nombre de marchandises de transit, qui payaient de 12 à 20 fr., le péage a été abaissé à 2 francs par tonne de Cette à Bordeaux, et comme le nolis peut lui-même s'abaisser entre ces deux points à 7 francs, et même à 6 francs, ces marchandises pourront passer d'une mer à l'autre moyennant 8 à 9 francs. Jamais, jusqu'à ce jour, de pareils avantages n'ont été offerts au commerce ; et lorsque le temps indispensable au développement de toute combinaison commerciale nouvelle aura permis de répandre partout et de bien faire apprécier l'économie de ces tarifs, nul doute qu'ils ne créent une source nouvelle d'abondants transports. Permettre au port de Bordeaux d'atteindre pour 8 francs la Méditerranée, c'est en réalité le rapprocher commercialement de cette mer de tout l'intervalle qui sépare ces nouveaux prix des anciens ; c'est le transformer en quelque sorte en un avant-port de la Méditerranée.

Ajoutons maintenant que, sans attendre l'effet de ces détournements, nous trouvons immédiatement dans l'application des nouveaux tarifs qui nous ont été accordés une compensation à l'abaissement momentané du tonnage. Cet effet n'a pas encore été sensible sur l'exercice 1858, où les nouveaux tarifs n'ont pu être mis en vigueur que vers le milieu de l'année ; mais il se manifestera certainement dans les résultats annuels de l'exercice courant, si l'on juge par ceux déjà observés dans le premier trimestre. La recette de ce trimestre, qui était en 1858 de 151,708 fr., s'est élevée en 1859 à 183,923 fr. ; elle présente donc une augmentation de 12,215 fr., quoique le tonnage de ce trimestre soit en diminution de 3,000 tonnes sur celui de 1858.

Ajoutons enfin que les produits accessoires du canal se développent d'année en année, et l'accroissement sera surtout rapide lorsque toutes les usines à qui des chutes d'eau ont été concédées seront construites et en plein rapport. Cette branche de revenus, qui était de 28,091 fr. en 1855, s'est élevée en 1858 à 53,772 fr. Elle a donc presque *double* en trois ans.

Ces considérations doivent écarter toute crainte au sujet de l'avenir des produits du canal. Ils ne peuvent que croître avec le temps, sans porter préjudice à ceux du chemin de fer. L'industrie de la batellerie, qui s'est crue un instant menacée, comprend aujourd'hui que son avenir est mieux assuré sous la protection d'une Compagnie intéressée à le soutenir et à développer son trafic, qu'elle ne l'était il y a un an sous un régime d'antagonisme qui aurait amené promptement sa ruine. Nous devons constater avec satisfaction que cette vérité est déjà maintenant comprise de tous : elle le sera de mieux en mieux à mesure que l'esprit des efforts de la Compagnie deviendra plus manifeste et que les résultats se seront développés (1).

(1) L'incorporation du canal du Midi dans l'exploitation des chemins de fer du Midi a provoqué l'abaissement d'un centime sur le tarif légal du canal du Midi, compensé par l'élévation d'un centime sur le canal latéral. Voici les observations présentées au gouvernement par la Compagnie à l'appui de cette combinaison avant l'adoption de la mesure. On verra que les faits accomplis depuis cette époque ont pleinement confirmé ses prévisions :

« L'augmentation d'un centime par tonne et par kilomètre sur le tarif du canal latéral sera plus que compensée par la réduction qui sera faite sur le canal du Languedoc, laquelle dépassera un centime en moyenne.

« La compensation sera absolue pour les marchandises parcourant la distance entière entre Cette et Bordeaux ; pour les marchandises entre Toulouse et Bordeaux l'accroissement de frais de transport qui en résultera est tellement insignifiant, qu'il ne peut être mis en balance avec l'avantage de sauvegarder les énormes capitaux employés à la construction du canal et du chemin de fer :

» La longueur du canal latéral est de 200 kilomètres.

» Un centime sur le parcours total représente un accroissement de deux francs par tonne.

« En appliquant cet accroissement aux transports les plus importants et les plus intéressants pour la production et la consommation de la contrée desservie par le canal, les *céréales* et les *vins*, on trouve :

» Un accroissement pour les céréales de :

» 15 centimes par hectolitre de blé.

» Soit,

» 1/5 de centime par kilogramme ou deux livres de pain.

Pour les vins,

» L'accroissement est de :

» 84 centimes par barrique bordelaise de 300 bouteilles, soit moins de :

» 1 centime pour cinq bouteilles.

» Ces chiffres s'appliquent à la distance entière de Toulouse à Bordeaux ; ils sont conséquemment réductibles de moitié pour les parcours moyens.

» Ils sont complétement annulés par les parcours d'une mer à l'autre, puisque l'augmentation sur le canal latéral est, ainsi que nous venons de le dire, plus que compensée par la réduction sur le canal du Languedoc.

» Une semblable augmentation est sans importance pour le consommateur ; elle ne peut conséquemment avoir aucune influence sur les relations commerciales.

» Pour les commerçants, les différences sur les prix de transports, lorsqu'elles sont circonscrites dans de semblables limites, sont insignifiantes pourvu qu'elles soient égales pour tous.

» Du moment qu'elles n'entravent pas la consommation et qu'un expéditeur ne jouit pas d'une réduction exceptionnelle, l'équilibre n'est pas dérangé et la masse des affaires reste la même.

» Pour les intérêts de la batellerie, la fusion des deux canaux et leur réunion avec le chemin de fer sont le moyen le plus certain d'assurer son existence.

» Si le tarif du canal n'est pas plus rémunérateur, le chemin a intérêt à absorber tous les transports.

» Il faut donc que le péage sur le canal soit plus avantageux à la Compagnie pour qu'elle cherche à développer la navigation. Si elle vient à y trouver un profit raisonnable, elle y concentrera les transports de la plus grande partie des marchandises pondéreuses. »

Revenons aux détails de l'exploitation du canal.

Le tonnage du canal se répartit ainsi :

A la remonte,	167,926 tonnes.
A la descente,	141,643
Total,	309,569

Le rapport de la remonte à la descente, qui était en 1857 de 63 à 37, est aujourd'hui de 54 à 46. La diminution de la remonte est due en partie à la cessation des transports nécessités par la construction du chemin de fer, dont une partie s'est faite par le canal en 1857.

Le nombre total des bateaux constaté au bureau des Castets, a été de 6,351, soit 17 par jour.

Le mouvement des futailles vides a été de 44,636, dont 40,962 à la remonte, et 3,674 à la descente. Il est supérieur à celui de 1857, à cause de l'abondance des vins.

Le mouvement des bateaux vides a été de 7,275 dont 4,508 à la remonte et 2,767 à la descente.

La diminution des marchandises (1) a porté sur tous les articles, sauf les engrais, que le chemin de fer n'a pas disputés à la voie d'eau. On peut remarquer aussi, en comparant le mouvement opéré par le canal à celui opéré sur la voie de fer parallèle, que le canal a pris la majeure partie des bois, des matériaux de construction, des houilles, et que le chemin de fer a attiré les céréales, les vins, les spiritueux, les sucres, les huiles et les savons. La quincaillerie et les den-

(1) Les principales marchandises transportées sur le canal ont été les suivantes ;

	EN 1858 Tonnes.	EN 1857 Tonnes.
Houille et coke,	62,232	77,250
Céréales, légumes, farines,	55,143	69,988
Matériaux de construction,	45,815	80,185
Bois de chauffage, de construction,	35,227	43,620
Vins, boissons fermentées,	21,777	32,160
Denrées coloniales,	12,351	16,680
Engrais,	8,442	6,520
Métaux bruts et ouvrés,	7,531	24,000
Sel gemme et marin,	6,871	8,714
Huiles et savons,	5,011	9,040
Esprits,	4,899	6,575
Sucres,	4,444	13,300
Quincaillerie,	1,610	5,850

Digitized by Google

rées coloniales, qui semblent appartenir naturellement au chemin de fer, ont été presque entièrement enlevées au canal.

Les irrigations commencent à peine à se développer. Nous avons 14 demandes de prises d'eau en instruction. Elles absorberont ensemble un débit total de 256 litres qui, à raison de 30 francs le litre, représentent un produit annuel de 7,680 francs. Plusieurs de ces demandes ont déjà été autorisées par décrets, d'autres sont soumises aux enquêtes. Un cahier général des charges a été dressé pour fixer les conditions principales de ces concessions.

Quatre nouvelles concessions de chutes d'eau pour établissement d'usines ont été faites en 1858, ce qui porte le nombre total de nos concessions à treize. Six usines ont commencé à fonctionner.

Il y a sur le canal latéral, non compris l'embranchement de Montech, 53 écluses réparties sur une chute totale de 128 mètres, et représentant une force théorique de 4,300 chevaux-vapeur. Les treize chutes concédées représentent 855 chevaux-vapeur, et nous assurent déjà une redevance annuelle de 48,800 fr. : ce qui fait ressortir le prix du cheval-vapeur à 57 fr. 75. Nous avons donc concédé aujourd'hui le *cinquième* de nos forces motrices disponibles. Ce résultat est déjà bien satisfaisant, si l'on considère que le canal n'est dans nos mains que depuis six ans tout au plus, et qu'aucune concession n'avait été concédée par l'Etat, dans les dix ans pendant lesquels il a géré l'exploitation. A mesure que l'industrie se développera dans le Midi, elle appréciera de plus en plus nos chutes d'eau, qui lui offrent une force aussi régulière et plus économique que la vapeur, accolée à une double voie de transport, et dégagée des intermittences et des accidents inhérents aux chutes établies sur les cours d'eau naturels. La moitié seulement de nos forces motrices, louée aux conditions adoptées jusqu'ici, représente un revenu de 120,000 francs sans frais aucuns.

Les détaxes et indemnités payées à la batellerie figurent aux comptes d'ordre pour la somme totale de 50,420 fr. 97 c. Ce chiffre est considérable; il comprend une somme de 48,537 fr. 15 c. que la Compagnie a été condamnée à payer pour avaries survenues à un bateau en 1854.

CANAL DU MIDI.

Les résultats obtenus dans les dix premiers mois de l'affermage du canal du Midi ont démontré les avantages, la juste mesure et la nécessité des diverses clauses et conditions du bail.

L'insuffisance du tonnage dans le midi de la France, et surtout du tonnage des marchandises lourdes et encombrantes qui font partout ailleurs la part de transport des canaux parallèles aux chemins de fer, rendait la concurrence, entre les Compagnies du chemin de fer et du canal du Midi, d'autant plus impraticable, que cette concurrence, s'étendant sur les marchandises de toute nature, amenait une exagération générale d'abaissement de tarif, et condamnait les deux Compagnies rivales à des exploitations exceptionnelles et ruineuses.

C'est ce qu'a prouvé l'expérience de la lutte, qui ne pouvait être que de courte durée.

Avec le traité d'affermage au contraire, avec les tarifs modérés mais rémunérateurs qui en ont été la conséquence, tous les intérêts ont été conciliés :

Les intérêts des Compagnies, par le relèvement des recettes à leur juste proportion; l'intérêt public, par l'abaissement du tarif moyen du canal du Midi au-dessous de l'ancien tarif moyen, et l'assimilation des tarifs du chemin de fer du Midi aux tarifs des autres chemins de fer de France.

La cessation de la concurrence a eu pour effet la répartition naturelle des marchandises, d'après leur valeur, leur provenance et leur destination.

Le chemin de fer a transporté les marchandises de première classe.

Le canal a conservé, soit avec les tarifs généraux, soit au moyen des tarifs spéciaux, la plus grande partie des marchandises de peu de valeur. Mais les marchandises de la deuxième classe, comprenant les blés, les farines et les vins, se sont à peu près partagées entre les deux voies, malgré le tarif plus élevé du chemin de fer.

Ce partage, dû aux habitudes commerciales du pays et à des circonstances locales et particulières, a donné une nouvelle preuve que le commerce préfère souvent ses convenances à l'économie des transports.

Pendant la perception des tarifs de lutte, la recette brute du canal du Midi égalait à peine les dépenses d'entretien; mais avec des tarifs établis à la suite du bail, cette recette a augmenté de manière à couvrir les dépenses ordinaires convenablement réduites, les charges diverses du canal et le montant du prix d'affermage.

Le produit du premier trimestre de jouissance, du 1er juillet au 1er octobre 1858, perçu partie avec les tarifs réduits, partie avec les tarifs nouveaux et sur tonnage inférieur à celui des mois correspondants de 1857, a été de 209,427 fr. 86.

Le produit du troisième trimestre de 1857 avait été de 221,080 fr. 75.

Le produit du deuxième trimestre de jouissance, du 1er octobre au 31 décembre 1858, époque de l'année correspondante aux meilleures recettes, a été de 402,016 fr. 06. Le trimestre correspondant de 1857 n'avait été que de 286,419 fr. 29. Différence en faveur de 1858, 115,596 fr. 77.

Le produit du premier trimestre de 1859, du 1er janvier au 31 mars, a été de 391,116 fr. 42. La recette du premier trimestre de 1858 avait été de 186,118 fr. 57. Différence en faveur de 1859, 204,996 fr. 85.

Si l'on prend pour terme de comparaison le deuxième et le troisième trimestres depuis l'entrée en jouissance du bail, pour évaluer le produit de l'année 1859, on doit espérer que ce produit dépassera la somme de 1,500,000 fr.

Le budget des dépenses de l'année 1859 présente, comparativement aux budgets des années précédentes, d'importantes économies, malgré lesquelles la conservation du canal est assurée, parce que les sommes destinées à l'entretien n'ont pas été réduites. Les économies proviennent de l'achèvement et de la suppression des ouvrages nouveaux que la Compagnie fermière n'a plus à exécuter, de la simplification des méthodes d'entretien, conséquence des dépenses et des améliorations réalisées pendant les dernières années, et de la réunion sous une seule direction de divers services d'art, de perception et de conservation.

Ces modifications, expérimentées depuis dix mois, ont parfaitement réussi.

Dans les années de 1853 à 1857, période pendant laquelle la Compagnie propriétaire a réalisé de nombreuses améliorations dans la navigation, la dépense générale, pour la ligne navigable du canal du Midi, s'est élevée à 2,970 fr. par kilomètre, et celle des rigoles à 530 fr.

Dans les années antérieures à 1853, la dépense a varié, pour la ligne navigable, entre 2,200 et 2,500 fr. par kilomètre, et pour les rigoles, entre 450 et 500 fr.

Elle a été réduite dans le budget de 1859 à 1,700 fr. par kilomètre pour la ligne navigable, et à 400 fr. pour les rigoles, seulement par les économies sur le personnel et sur quelques autres chapitres.

On doit conclure de ce qui précède que si les recettes des trois derniers trimestres de 1858 sont égales à la recette du premier trimestre, et si des accidents extraordinaires et imprévus ne modifient pas le budget des dépenses, il y aura balance, à la fin de l'année 1859, entre les recettes et les dépenses, y compris le prix d'affermage du canal du Midi.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1858.

Les dépenses relatives à la construction du chemin et à l'établissement du matériel qui était, au 31 décembre 1857, y compris le compte intérêts, de	250,825,590 95
s'élevaient au 31 décembre 1858 à	274,353,389 46
Ce qui donne, pour les dépenses soldées dans l'exercice dernier, un chiffre de	23,527,798 51
Celles du canal latéral présentaient une diminution de (remboursement de travaux par l'Etat)	9,727 49
Ensemble des dépenses de construction payées en 1858,	23,518,071 02

Sur le montant des comptes créanciers qui figuraient sur la situation du 31 décembre 1857, nous avons remboursé dans le dernier exercice une somme de 6,410,974 70

Ce qui porte à 29,929,045 72

le montant total des paiements auxquels nous avons eu à faire face dans le courant de l'exercice 1858.

Les ressources au moyen desquelles ces paiements ont été effectués se composent :

1° Du recouvrement des versements qui restaient à effectuer, tant sur les anciennes que sur les nouvelles actions,	1,194,800 »
2° Du produit net de la négociation de 88,372 obligations,	24,190,864 97
3° Du dernier terme de la subvention du gouvernement pour la ligne de Bordeaux à Bayonne,	1,650,000 »
4° De la réalisation d'une portion de l'actif disponible,	2,893,380 75
Total égal aux sommes payées	29,929,045 72

Nous avons toujours en portefeuille les 26,666 actions à émettre. Nous allons en délivrer 15,000 aux actionnaires de la ligne de la Teste, en vertu de notre traité, et il nous en restera 11,666 à négocier.

Les produits nets de nos diverses exploitations se sont élevés :

Pour le canal latéral à la Garonne, à	404,710 78
Pour les chemins de fer, à	7,298,380 37
Total,	7,703,091 15
A déduire : Perte résultant de l'exploitation du canal du Midi pendant le premier semestre de l'affermage,	53,621 34
Reste,	7,649,469 81

Ces 7,649,469 fr. 81 c. ont été portés au crédit du compte des intérêts, qui s'élevait au 31 décembre 1858 à la somme de 9,740,193 01 c., sur laquelle 253,045 fr. 28 c. s'appliquent au nouveau réseau, et le reste applicable à l'ancien réseau. Les intérêts des capitaux, employés jusqu'au 31 décembre dernier, à la construction de nos lignes, déduction faite de l'exploitation partielle des sections successivement ouvertes, se trouvant ainsi réduits à 9,487,148 fr. 73 c., pour une dépense totale de 274 millions effectuée dans une période de sept années. Cette somme de 9,487,148 fr. 73 c. a été soldée par le compte de prime sur les actions, lequel a été également diminué de 552,831 fr. 96 c., pour différence sur la réalisation des rentes de notre cautionnement.

Le solde du compte prime (1) figurera désormais

(1) M. le baron Jouvenel, dans son rapport du 6 mai au corps législatif, sur les nouvelles conventions avec les Compagnies de chemins de fer, rapport très-bienveillant d'ailleurs pour la Compagnie du Midi, apprécie en ces termes le prix auquel les nouvelles actions ont été émises :

« Si l'émission de la seconde série de ces actions » à 750 fr. constitue une faute pouvant expliquer, » dans une certaine mesure, une partie du discrédit » qui pèse aujourd'hui sur les titres émis par cette » Société, il faut bien reconnaître que les fausses » évaluations de dépenses et de produits qui ont » servi de base à sa constitution financière, justifient la sollicitude spéciale que nous avons à lui » témoigner. »

Il y a une double erreur dans cette appréciation : d'abord le prix de la seconde émission a été de 700 fr. et non de 750 fr.; ensuite la Compagnie n'a pas été libre de fixer un prix à son gré; le conseil d'Etat a im-

Digitized by Google

dans nos écritures sous le titre de fonds de réserve.

Sur les 274,353,389 fr. 46 c., chiffre auquel s'élevaient nos dépenses au 31 décembre, nous aurons à reprendre une somme de 10 à 11 millions qui représente les avances faites par le réseau actuel au nouveau réseau, pour la construction du chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes et des routes agricoles. Nous avons débité le nouveau réseau d'une somme de 253,645 fr. 28 c., ainsi que nous vous l'avons dit plus haut, pour intérêt sur cette avance, comme vous le voyez figurer dans nos comptes.

Ces 11 millions, ajoutés au produit de la négociation des 11,666 actions qui nous restent en portefeuille, permettront de solder complétement les dépenses des lignes actuellement en exploitation.

En résumé, Messieurs, notre situation peut s'établir ainsi : nous avons 250,000 actions qui représentent 125 millions de capital; nous avions négocié au 31 décembre 1858, 338 100 obligations, et nous pouvons estimer que ce chiffre sera ramené au-dessous de 300,000 pour la part que le réseau actuel doit prendre dans ces émissions.

Avec ces chiffres, chacun de vous pourra dorénavant se rendre compte de la situation de notre Compagnie. Vous pourrez, en suivant le développement constant de notre trafic, apprécier le revenu qu'il doit produire. Vous avez vu, dans l'exposé que nous avons fait du résultat de notre exploitation pour 1858, qu'elle a déjà réalisé de notables économies dans ses frais. Avec la progression du rendement kilométrique, ces frais doivent continuer à s'abaisser. Ils se sont élevés pour 1858 à 52 0/0 de la recette, parce que les neuf premiers mois de l'exploitation ont été très-mauvais; mais si nous en jugeons par les cinq premiers mois de cette année, nous sommes arrivés au terme de ce déficit dans les recettes. En effet, nous avons eu ce moment une augmentation de près de 50 0/0 sur les cinq premiers mois de l'année dernière. Si les espérances que donnent les apparences de la récolte se réalisent, nous pouvons croire que cette augmentation se maintiendra. Les contrées que nous desservons ont eu en 1858 une récolte qui a paru considérable parce qu'elle venait à la suite de cinq ans de disette; mais nous nous plaisons à penser que les départements du Midi n'ont fait que commencer à rentrer dans une ère normale de production. La prospérité de notre Compagnie est, en effet, liée à celle des contrées que nous desservons, et nous ne devons chercher que dans leurs souffrances et dans la stérilité des récoltes de ces dernières années les causes qui ont jusqu'à présent trompé nos prévisions.

Avant de terminer ce rapport, nous vous demandons la permission de vous soumettre quelques chiffres qui vous permettront d'apprécier la situation présente de la Compagnie.

Sur nos chemins de fer, les cinq premiers mois de l'exercice courant ont produit	7,774,156 48
Les cinq mois correspondant de 1858 avaient produit	5,234,891 33
Ce qui représente une augmentation de	2,539,264 15
soit 48 1/2 0/0.	
Sur le canal latéral à la Garonne, le péage des cinq premiers mois de 1859 a produit	339,460 51
Celui des cinq mois correspondants de 1858,	272,439 19
Augmentation,	67,021 31
soit 24 1/2 0/0.	
Sur le canal du Midi, le péage des cinq premiers mois de 1859 a produit	714,492 44
Celui des cinq mois correspondants de 1858,	366,052 36
Augmentation,	348,440 08
Soit 95 0/0.	
Ensemble des augmentations pour les cinq premiers mois,	2,964,726 54

Si les sept derniers mois donnaient une augmentation équivalente, nous aurions pour l'année une augmentation de 7,115,340 fr.

Nous n'osons vous faire espérer un semblable résultat, bien que les mois d'avril et de mai derniers donnent une augmentation beaucoup plus considérable que ceux du premier trimestre.

Mais il faut considérer que les effets de la cessation de la concurrence du canal du Midi se sont fait sentir dès les quatre derniers mois de l'année dernière, et que par conséquent l'augmentation que nous voyons se réaliser cette année avait commencé à se produire dès la fin du mois d'août dernier.

L'augmentation que nous vous signalons est nette pour les deux canaux, puisque les frais sont restés les mêmes.

Elle est brute pour le chemin de fer, et il faudra en déduire un certain quantum pour les frais d'exploitation supplémentaires.

Mais ces frais sont loin d'être proportionnels à l'accroissement des recettes; ainsi, pour le premier trimestre de cet exercice, ils ne se sont accrus que de 8 1/3 0/0, comparativement à 1858, tandis que les recettes ont augmenté de 43 0/0.

On peut sous une autre forme chercher à se rendre compte des accroissements probables de notre trafic. Nous venons de voir que les cinq premiers mois de cette année avaient produit 7,774,156 fr. 48 c.; ces cinq mois représentent moyennement les 36 centièmes des produits de l'année entière. D'après cette base, la recette brute de 1859 s'élèverait pour nos chemins de fer seulement à 21,590,000 fr., ce qui représenterait un accroissement de 8,250,000 fr. relativement à 1858.

Les recettes de nos canaux seraient en outre, d'après les produits des cinq premiers mois, de 2,500,000 fr., ce qui représenterait une recette totale de 24 millions.

Cependant, et eu égard aux circonstances commerciales et financières actuelles, nous devons être très-réservés dans de semblables appréciations.

Nous pensons néanmoins que ce n'est pas estimer trop haut l'accroissement de nos produits nets, pour 1859, que de les porter à 5 millions.

C'est la représentation d'un capital de 100 millions.

Cette plus-value à peu près égale à notre capital actions est due au traité avec le canal du Midi, à la cessation des mauvaises récoltes de grains et de vins, et enfin aux économies réalisées dans l'exploitation.

Cette situation ne peut que s'améliorer. La clientèle du chemin de fer, lente d'abord à se former, se développe maintenant avec rapidité sous l'influence des perfectionnements qui s'introduisent chaque jour dans notre service et des avantages inhérents à ce mode de transport.

L'économie de la convention qui vient d'être passée avec le gouvernement doit également avoir pour effet d'améliorer notablement nos recettes. La division en deux réseaux laisse intact jusqu'en 1863 l'ensemble des produits nets de l'ancien réseau tel qu'il est actuellement exploité, mais ces produits doivent s'accroître de la circulation des voyageurs et des marchandises que les lignes du nouveau réseau viendront apporter à l'ancien.

Dès le mois d'août de cette année, la ligne de Mont-de Marsan à Tarbes procurera à la ligne de Mont-de-Marsan à Bordeaux et à Bayonne un notable supplément de trafic; il en sera de même pour les neuf autres embranchements ou prolongements qui viendront successivement se rattacher à notre ancien réseau.

Nous nous félicitons, Messieurs, d'avoir contribué à procurer à notre Compagnie des améliorations qui, nous en avons la ferme espérance, la placent désormais dans des conditions avantageuses et que l'avenir ne pourra que développer. Mais nous devons avant tout en faire remonter le mérite à la haute bienveillance du gouvernement de l'Empereur. C'est lui qui, pénétré des immenses avantages que les chemins de fer procurent aux contrées qu'ils desservent et au pays tout entier, n'a pas voulu que les capitaux employés à d'aussi utiles travaux fussent eux mêmes exclus de toute participation aux bénéfices qui, sans leur concours, ne se seraient pas réalisés; cela a été de la part du gouvernement un acte de haute administration et de bonne justice distributive; c'est, à tous les points de vue, une équitable rémunération des services rendus et un encouragement pour les services à rendre.

Nous lui devons un témoignage de reconnaissance d'autant plus vif que les entreprises de chemins de fer ne sont pas toujours habituées à voir apprécier les grands services qu'elles ont rendus au pays.

Ainsi toutes les villes ont réclamé avec instance l'établissement de ces voies nouvelles; chacune a voulu se trouver sur le parcours d'une des principales artères ou, à défaut, obtenir un embranchement; on voit encore celles qui n'en sont pas dotées multiplier les sollicitations et les démarches pour en obtenir le bienfait.

Pendant la période de ces démarches, il y a communauté d'efforts et de pensées avec les compagnies; mais à peine les chemins sont-ils obtenus qu'une sorte de croisade s'organise contre eux. Ce sont d'abord les propriétaires pour leurs terrains, les conseils municipaux pour leurs gares ou stations, puis tous les intérêts forcément déplacés, tous les anciens intermédiaires du commerce. Il n'est pas jusqu'à la grande industrie, jusqu'au commerce, qui refusent de si grands avantages des voies nouvelles, et qui, pour leur propre compte, réclament si vivement des protections sous toutes les formes, qui ne prennent part à la lutte dont nous parlons. Après avoir par toutes sortes d'exigences contribué à élever la dépense de construction des chemins de fer, on travaille en ce moment à réduire leur trafic, à diminuer leurs produits en cherchant à détruire l'économie des cahiers des charges et les droits qui en dérivent pour les compagnies dans l'application des tarifs. C'est ce qu'on appelle la campagne contre les tarifs différentiels, laquelle est soutenue par un certain nombre de chambres de commerce.

Nous ne nous arrêterons pas à faire ressortir la perturbation qui résulterait de l'adoption de cette doctrine, pour une industrie qui représente déjà un capital de trois milliards et demi formé par les épargnes privées, non compris les subventions de l'État; nous nous bornerons à affirmer que le triomphe de pareilles idées ne serait pas moins funeste à la généralité du pays qu'aux nombreuses familles intéressées dans l'industrie des chemins de fer comme propriétaires d'actions ou d'obligations; car au lieu de forcer les Compagnies à généraliser des abaissements de tarifs consentis ordinairement en faveur des points les moins favorisés, on serait infailliblement et logiquement conduit à l'idée de la proportionalité absolue des tarifs, ce qui ne serait autre chose que le rétablissement du privilége de la distance, et par conséquent l'oppression et la ruine de toutes les localités éloignées des grands centres de consommation, la consécration de l'inégalité des divers ports de la France, par exemple, vis-à-vis de Paris, le renchérissement de toutes les matières premières, de toutes les substances alimentaires par la suppression de la concurrence provoquée entre les divers lieux de production, au moyen de l'abaissement des tarifs en faveur des points les plus reculés.

Or, ce n'est pas pour consacrer des inégalités de position géographique, pour rétablir des obstacles à la facile et économique distribution des produits sur tout le territoire, que l'État aurait consenti les grands sacrifices qui ont été faits pour l'établissement des chemins de fer et qu'il n'a pu imposer à la France entière qu'au profit et dans l'intérêt de tous. La doctrine opposée aux tarifs différentiels ne résiste pas à l'examen; mais dans ces derniers temps, cette question a pris tant d'importance, on en a fait tant de bruit, que nous ne pouvions nous dispenser d'en apprécier la portée, au point de vue des intérêts généraux qu'elle froisse profondément.

Si nous la jugions au point de vue de notre droit, l'examen serait encore plus facile, car la faculté des tarifs différentiels est formellement inscrite dans le texte de nos cahiers de charges qui constituent des contrats synallagmatiques entre l'État et les Compagnies, et qui ont été homologués par les lois de concession.

« Dans le cas, dit le cahier des charges, où la » Compagnie jugerait convenable, *soit pour le par-* » *cours total, soit pour les parcours partiels de la* » *voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions,* » au-dessous des limites déterminées par le tarif, des

---

posé l'approbation préalable du *montant de la plus-value des actions*, par le ministre des travaux publics, et c'est après de longues discussions que la Compagnie a pu obtenir que le prix d'émission ne dépassât pas 700 fr.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

Situation au 31 décembre 1858.

ACTIF.

Construction du chemin et de ses dépendances.		
Construction du chemin (acquisitions de terrains, terrassements, travaux divers, dépenses diverses)	161.514.138 13	
Matériel et approvisionnements divers pour la voie et le matériel	101.140.696 13	
Frais de contrôle et de surveillance par l'Etat	233.643 50	
— d'administration centrale	1.273.478 83	
Mobilier, contributions, loyers, impressions et timbre des actions et obligations	451.238 86	
Solde des intérêts et frais de commission à divers (réseau nouveau)	253.045 28	264.866.240 73
Chemin de la Teste.		
Dépenses de construction et de matériel correspondant au chiffre des obligations ci-contre	1.050.000 »	
Paiements divers pour la liquidation de l'ancienne Société.	533.812 23	1.583.812 23
Dépenses d'établissement du canal.		
Travaux divers	19.851 72	
Matériel, mobilier et outillage	29.868 68	
Dépenses diverses	23.668 59	73.388 99
Valeurs diverses.		
Dû sur les actions anciennes	4.150 »	
— actions nouvelles	1.190.650 »	
Actions en réserve	13.333.000 »	
Souscription au sous-comptoir des chemins de fer	203.549 50	
Caisse	15.518 88	14.746.868 38
Débiteurs divers.		
Banquiers de Bordeaux et de Toulouse	355.057 86	
Divers comptes courants	2.620.941 37	2.975.999 23
		284.246.309 56

PASSIF.

Capital social, 250.000 actions de 500 francs chacune		125.000.000 »
Solde de la prime sur les actions, fonds de réserve		8.179.399 31
Emprunts de 1856, 1857 et 1858, 338.160 obligations remboursables à 500 fr.		91.986.590 18
840 obligations du chemin de la Teste de 1,000 fr., remboursables à 1,250 fr.		1.050 000 »
Subvention de l'Etat pour le chemin de Bordeaux à Cette		35.000.000 »
— — de Bayonne et embranchement de Narbonne à Perpignan		16.500.000 »
Solde dû sur les intérêts des actions	2.304.696 82	
— — obligations	2.521.243 33	
— — obligations de la Teste	19.497 60	4.845.437 75
Cautionnements des fournisseurs et entrepreneurs	97.396 12	
— des employés	196.080 75	293.476 87
Société générale de Crédit mobilier		211.542 68
Effets à payer		1.179.862 77
		284.246.309 56

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

Compte général de l'Exploitation des chemins de fer du Midi. — Année 1858.

DÉPENSES.

Administration centrale et service central de l'exploitation.

Traitement, indemnités et frais divers du personnel		124.946 15	
Assurances, loyers et contributions		168.791 91	
Frais de bureau et dépenses diverses		256.881 31	570.619 37
I^re^ DIVISION. — *Mouvement.*			
Service central. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	166.615 05		
— Frais de bureau et dépenses diverses	57.708 19	224.323 22	
Service des trains. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	215.961 64		
— Eclairage et dépenses diverses	55.737 97	271.701 61	
Service des gares. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	1.499.379 92		
— Chauffage, éclairage et dépenses diverses.	225.985 09	1.725.365 01	2.221.389 84
II^e^ DIVISION. — *Service commercial et perception.*			
Service commercial. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	160.063 75		
— Frais de bureau et dépenses diverses	57 671 02	217.734 77	
Service de la perception. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	90.968 72		
— Frais de bureau et dépenses diverses	113.144 22	204.112 94	421.847 71
III^e^ DIVISION. — *Matériel et ateliers.*			
Service central. — Traitement, indemnités et frais divers du personnel	62.960 70		
— Frais de bureau et dépenses diverses	21.762 78	84.723 57	
Traction. — Personnel, mécaniciens, chauffeurs, etc	673.016 84		
— Combustible	1.228.696 90		
— Huile, graisse et chiffons	140.378 42		
— Dépenses diverses	231.213 71	2.273.305 87	
Réparations du matériel. — Entretien et grosses réparations des machines, voitures et wagons	1.009.486 50		
— Graissage des trains et dépenses diverses	155.155 06	1.164.641 56	3.522.671 »
IV^e^ DIVISION. — *Service de la voie.*			
Service central. — Personnel et dépenses diverses		164.991 14	
Surveillance. — Personnel et dépenses diverses		314.230 15	
Entretien. — Personnel et dépenses diverses		836.931 63	1.316.152 92
Total des dépenses			8.052.680 84
Excédant des recettes sur les dépenses.			
Amortissement et intérêts des obligations de la Teste		53.375 »	
Solde porté au crédit du compte d'intérêts		7.298.380 37	7.351.755 37
			15.404.436 21

RECETTES.

Produits de l'exploitation.

Voyageurs		7.523.370 »
Bagages	270.099 27	
Transport de chiens	12.364 05	
Articles de messageries	899.799 88	
Voitures et malles	17.122 60	
Transport de chevaux	26.237 95	1.225.623 75
— des marchandises		7.482.948 42
— de bestiaux		443.728 31
Magasinage	19.526 75	
Produits divers	89.397 25	108 924 »
Ensemble		16.784.594 48
A déduire :		
Impôt du 10^e^ sur le prix des places	968.299 01	
Indemnités pour pertes d'effets, avaries, retards, etc	93.126 69	
Détaxes et réductions	94.700 88	
Subventions diverses	116.646 99	
Timbre pour lettres de voiture	107.394 70	1.380.158 27
		15.404.436 21

Digitized by Google

» taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes » abaissées ne pourraient être relevées qu'après un » délai de trois mois au moins pour les voyageurs, » et d'un an pour les marchandises. »

Ainsi, le droit comme la raison indiquent que l'on peut abaisser le tarif kilométrique entre Paris et Tours sans être obligé d'appliquer la même réduction kilométrique à la distance de Paris à Orléans.

Ces principes qui d'ailleurs ont dans l'application leur garantie, tant pour le public que pour les Compagnies, dans le contrôle préalable du gouvernement, viennent d'être solennellement consacrés par un arrêt de la Cour souveraine (1).

Nous nous hâtons de déclarer qu'avant cet arrêt l'administration des travaux publics, gardienne fidèle des contrats qu'elle avait consentis, avait constamment résisté aux réclamations qui s'étaient élevées contre les tarifs différentiels, qu'elle a continué à approuver ceux qui ont été soumis à son homologation, et que, dans les cahiers des charges annexés aux nouvelles conventions qui viennent d'être approuvées par les pouvoirs législatifs, on a maintenu les dispositions qui consacrent l'application de ces tarifs.

Vous avez été convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire pour le 2 avril dernier. Le nombre d'actions déposées n'ayant pas été suffisant pour valider les délibérations, l'assemblée générale a dû être remise à aujourd'hui.

Après l approbation des comptes, vous aurez à statuer sur une modification de statuts prescrites par le conseil d'Etat lors de l'approbation du traité avec la Compagnie du canal du Midi : ce traité disposait, article 7, que « deux membres de l'assemblée générale » des actionnaires du canal du Midi, désignés par » ladite assemblée, feront partie du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du » Midi. »

Le décret d'homologation de cette convention stipule à cet égard en ces termes :

« Toutefois il ne sera donné suite à l'article 7 du » traité que sous la condition d'une modification aux » statuts de la Société anonyme des chemins de fer » du Midi régulièrement approuvée. »

Nous venons en conséquence, Messieurs, vous proposer d'approuver cette disposition qui sera soumise au gouvernement sous forme de modification à nos statuts. Par suite de votre vote, le conseil, pendant la durée du bail d'affermage du canal du Midi, sera composé de 17 membres.

Les deux membres désignés par le conseil de la Compagnie du canal du Midi sont MM. le vicomte de la Poëze, et le vicomte de la Salle.

Ces deux honorables collègues assistent aux séances de notre conseil depuis que nous avons pris possession du canal du Midi, et nous n'avons qu'à nous féliciter de leur bon concours.

Nous avions depuis longtemps trois vacances dans notre conseil et nous n'avions pas voulu vous proposer de les remplir en vue de ces éventualités : maintenant que la fusion de la Compagnie de la Teste est un fait accompli et que le vote du conseil d'Etat a réglé autrement que nous ne l'avions prévu dans notre traité avec le canal le nombre des membres de notre conseil, nous venons proposer à votre choix :

M. Nathaniel Johnston, membre de la chambre de commerce de Bordeaux, membre du conseil général de la Gironde, ex-président de la Compagnie du chemin de Bordeaux à la Teste;

M. Casimir Salvador, administrateur de la Société générale de Crédit mobilier;

M. Alexandre Léon, membre du conseil municipal et adjoint au maire de Bordeaux et membre du conseil général de la Gironde.

Les noms de ces honorables candidats et les qualités sous lesquelles nous vous les présentons sont suffisants pour vous faire apprécier les services que nous attendons de leur concours.

Nos statuts disposent que « le premier conseil d'ad- » ministration ne sera soumis à aucun renouvelle- » ment jusques et y compris une année après l'épo- » que fixée par le cahier des charges pour la mise » en exploitation de la ligne entière de Bordeaux à » Cette, et qu'à l'expiration de ce délai, le conseil » sera renouvelé chaque année par cinquième par l'as- » semblée générale. »

Le délai fixé par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne de Bordeaux à Cette était le 8 juillet 1858. Les pouvoirs du premier conseil devaient conséquemment expirer le 8 juillet 1859.

Notre conseil n'a pas voulu vous convoquer spécialement le 8 juillet prochain pour vous demander son renouvellement partiel; il n'a pas même pensé non plus qu'il fût convenable de conserver l'exercice de ses pouvoirs jusqu'à l'assemblée générale ordinaire de l'année prochaine. Il vient vous proposer de procéder dès aujourd'hui à la nomination de trois membres en remplacement d'un nombre égal d'administrateurs actuels désignés par le sort pour cesser leurs fonctions.

Ce sont MM. Bertin, Damas Junior et Samazeuilh.

Aux termes des statuts les administrateurs sortants sont rééligibles.

Résolutions de l'assemblée.

L'assemblée à l'unanimité,

1° Approuve les comptes de l'exercice 1858 ;

2° Donne tous pouvoirs au conseil d'administration avec faculté de substituer aux pouvoirs un ou plusieurs d'entre eux à l'effet de faire modifier l'art 17 des statuts sociaux, conformément au décret qui a approuvé le traité passé avec la Compagnie du canal du Midi ;

3° Nomme administrateurs : MM. Nathaniel Johnston, Alexandre Léon et Casimir Salvador ;

4° Réélit administrateurs : MM. Bertin, Damas Junior et F. Samazeuilh, dont les fonctions expiraient cette année.

La séance est ensuite continuée au samedi 11 juin pour le tirage au sort des obligations à rembourser au pair, le 1er juillet 1859.

Ce tirage a eu lieu ledit jour, sous la présidence de M. Bischoffsheim, membre du conseil d'administration, et en présence de MM. Baduel, Bertin, Nathaniel Johnston, G. Thurneyssen, J. Vigueric, administrateurs ; G. Poujard'hieu, scrutateur, et de quelques actionnaires.

Les numéros sortis sont les suivants :

254 obligations de l'emprunt du 10 février 1856 :

N°s 60,901 à 61,000 ; — 29,101 à 29,000 ; — 122,701 à 122,754.

170 obligations de l'emprunt du 26 juillet 1857 :

N°s 163,801 à 163,900 ; — 246,101 à 246,170.

170 obligations de l'emprunt du 25 novembre 1857 :

N°s 335,101 à 335,200 ; — 348,101 à 348,170.

110 obligations de l'emprunt du 28 décembre 1858 :

N°s 377,701 à 377,800 ; — 349 801 à 349,870.

Ces obligations seront remboursées à raison de 500 fr., à dater du 1er juillet prochain :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées d'Orléans, 40 ;

A Toulouse, chez MM. J. et P. Vigneric.

(1) Arrêt de la Cour de cassation du 22 avril. — Présidence de M. Troplong.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE.

Résumé du bilan arrêté au 31 décembre 1858 et approuvé par l'assemblée générale du 24 mai 1859.

	Thalers.
La Société, qui s'est constituée au capital de	2,000,000 »
ne devait plus, au 31 décembre dernier, que	9,178.26.6

Dans cette somme sont compris 6,000 th., montant d'une hypothèque qui n'est pas encore remboursable, et 1,785 th. pour des intérêts d'actions dus à des porteurs de coupons inconnus. Le passif s'élève donc à 2,009,178.26.6

L'actif se compose :

1° De la valeur actuelle des immeubles, constructions, machines, etc., déduction faite du coût primitif de th. 88,406.10 sgr. pour l'amortissement de 2 0/0 fait en 1856, 1857 et 1858, conformément aux statuts, ainsi que de th. 46,325.22.6 pour le prix obtenu par la vente de deux chambres de plomb, th.	1,329,767 »
Ces objets sont donnés en bail aux Sociétés de Saint-Gobain et de Saint-Quirin, qui paient un loyer de th. 32,350.11 (121,313 fr. 88 c.) par an ;	
2° De la valeur de 3,800 actions privilégiées de la Société de Stolberg et de Westphalie, acquises en 1856 au pair, et lesquelles, d'après les statuts de cette Compagnie, doivent rapporter un intérêt d'au moins 5 0/0;	380,000 »
3° De la valeur de 1,045 obligations privilégiées de divers chemins de fer, achetées en 1858 au-dessous du pair, soit de	101,053.19.6
Qui rapportent 5,133 th. (19,248 f. 75 c.) d'intérêts par an ;	
4° Des intérêts échus au 31 décembre dernier de ces actions et obligations, et payables dans le courant de cette année,	20,343.10 »
5° Du montant de 195 propres actions rachetées au-dessous du pair, mais portées au pair, de	19,500 »
6° Des espèces en caisse et de différentes créances, y compris celles douteuses,	6,506.09.3
Montant de l'actif,	1,927,170.08.9

L'excédant du passif sur l'actif s'élève donc à th. 82,008.17.9
Ou 307,532 fr. 21 c.), qui est à couvrir par les revenus susmentionnés de la Société, au fur et à mesure de leur encaissement.

Le bilan, quoique exact au 31 décembre dernier, subira une modification par suite de la récente décision de la Société de Stolberg et de Westphalie, qui, n'ayant pas fait de bénéfices suffisants, ne distribuera, pour l'exercice 1858, qu'un intérêt de 5 fr. par action, au lieu de 18 fr. 75 c., ce qui réduira le chiffre susmentionné de th. 20,343.10 à 6,410.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils peuvent prendre connaissance du bilan, ainsi que du rapport du directeur général à la dernière assemblée générale, au bureau de la Société, à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, 82, de midi à trois heures.

Aix-la-Chapelle, le 1er juin 1859.

Le directeur général,

VON KOESTERITZ.

FORGES.

Saint-Dizier, 19 juin :

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	120	122 50
Fonte pour 2e fusion n° 1,	145	150 »
— — n° 2,	135	140 »

En gare de Saint-Dizier.

Fers laminés.

Fers marchands ; 1re classe,	270	280 »

Selon les usines, franco gares de l'Est.

10 fr. d'écart de la 1re à la 3e ; 20 fr. de la 4e à la 6e ; 40 fr. de la 6e à la 8e.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1418 kilomètres.
1858. — 1360 —

11e année. — 24e semaine.

Du 11 au 17 juin 1859.

173.784 Voyageurs	432.156 11
Bagages, Marchandises, etc	630.618 14
Total	1.062.764 25
Recettes antérieures	24.879.593 36
Total	25.942.357 61
24e semaine de 1859	1.062.764 25
Semaine correspondante do 1858	1.000.480 83
Différence	62.283 42
Recettes depuis lo 1er janvier 1859..	25.942.357 61
— — 1858..	22.786.777 04
Différence	3.155.580 57

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.473 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.473 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 11 au 17 juin 1859.

109.711 Voyageurs	426.974 25
Bagages, Marchandises, etc	793.463 11
Total	1.220.437 35
Semaine correspondante de 1858	1.139.080 69
Différence	81.356 66
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	28.575 777 49
— — 1858.	24.643.363 85
Différence	3.932.413 61

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Mai 1859.

Voir le numéro du 11 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1340 —

Du 11 au 17 juin 1859.

Voyageurs	772.568 10
Bagages et Marchandises	1.378.864 33
Total	2.151.432 43
Semaine correspondante do 1858	1.430.913 89
Différence	720.518 54
Recettes depuis lo 1er janvier 1859..	45.072.937 51
— — 1858..	33.870.876 41
Différence	11.193.061 10

PARIS A LYON ET A LA MÉBITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1858. — 461 —

Du 11 au 17 juin 1859.

Voyageurs	91.098 05
Bagages et Marchandises	194.762 10
Total	285.860 15
Semaine correspondante de 1858	252.432 20
Différence	33.427 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	6.531.786 70
— — 1858..	5.701.288 13
Différence	830.498 57

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 965 —

Du 11 au 17 juin 1859.

350.521 Voyageurs	518.674 76
Marchandises, etc. — Grande vitesse	77.987 97
— — Petite vitesse	379.319 74
Total	975.982 47
Semaine correspondante on 1858	771.381 72
Différence	204.600 75
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	20.820.445 76
— — 1858	17.394.616 28
Différence	3.425.829 48

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 862 —

Du 11 au 17 juin 1859

177.739 Voyageurs	418.579 34
Bagages, Marchandises, etc	636.802 85
Total	1.055.382 10
Semaine correspondante de 1858	968.163 30
Différence	87.218 80
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	24.772.196 02
— — 1858..	23.554.678 03
Différence	1.217.517 99

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 389 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 11 au 17 juin 1859

CHEMIN DE FER.

50.872 Voyageurs	148.832 95
Bagages, Marchandises, etc	260.544 15
Total	409.377 »»
Canal latéral et canal du Midi	57.471 07
Total	466.848 07
24e semaine 1858. Chemin de fer	292.374 82
— — Canal	33.906 38
Total	326.281 20
Chemin de fer, différence sur 1859..	117.002 16
Canal, — — ...	23.564 69
Total	140.566 87
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	9.857.663 12
— — 1858..	6.622.486 52
Différence	3.235.176 60

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 11 au 17 juin 1859

22.854 Voyageurs	69.308 68
Bagages et Marchandises	65.318 65
Total	134.627 33
Semaine correspondante de 1858	100.571 80
Recettes depuis lo 1er janvier 1859..	2.7.8 699 78
— — 1858..	1.750.750 79

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — — 58 —

Du 11 au 17 juin 1859.

17.945 voyageurs	25.850 29
Bagages, Marchandises, etc	32.169 56
Total	58.028 85
Semaine correspondante de 1858	28.086 24
Différence	29.942 61
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.384 005 08
— — 1858..	465.922 05
Différence	918.083 03

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 90 —

Du 11 au 17 juin 1859

12.788 Voyageurs	29.534 75
Bagages, Marchandises, etc	23.833 12
Total	53.367 87
Semaine correspondante do 1858	27 040 64
Différence	26.318 23
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.138.549 93
— — 1858..	549 549 83
Différence	589 000 10

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 11 au 17 juin 1859.

Voyageurs	2.3?9 60
Bagages, Marchandises, etc	22 695 20
Total	25.034 80
Semaine correspondante de 1858	19.094 40
Différence	5.940 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	504.373 55
— — 1858..	383 265 15
Différence	181.088 50

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1064 —

Du 11 au 17 juin 1859

72.798 Voyageurs	En florins	200.163 »»
308.968 tonnes Marchandises		165.419 »»
Total		365.582 »»
Semaine correspondante de 1858		294.630 »»
Différence		70.952 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		7.275.244 »»
— — 1858..		6.344.855 »»
Différence		930.389 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard vénitienne, 571 —

Du 4 au 10 juin 1859. (1)

Ligne de Trieste.

47.103 Voyageurs	151.784 45	
Bagages et Marchandises	923.070 25	1.074.854 70
Ligne Lombard-Vénitienne.		
7.548 Voyageurs	26.292 50	
Bagages et Marchandises	241.990 »»	268.282 50
Total		1.343.137 20
Semaine correspondante de 1858		786.705 51
Différence		556.430 69

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne reunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859..	24.520.549 12
— — 1858..	14 696.647 46
Différence	10 125.901 66

(1) Les recettes de cette semaine ne comprennent pas entièrement toutes celles des lignes lombardes, par suite des événements militaires.

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 4 au 10 juin 1859.

Ligne d'Alicante.

Longueur exploitée. — 1859..... 492 kilomètres
— 1858..... 452 —

17.682 Voyageurs		80.838 28
Bagages, Marchand.	(grande vitesse)	20.642 01
—	(petite vitesse)	129.792 79
Total de la semaine		231.273 08

Ligne de Saragosse (1).

Longueur exploitée. — 1859..... 57 kilomètres.

7.773 voyageurs	14.643 96	
Bagages, Marchandises	1.292 86	15.936 82
Total des deux lignes réunies		247.209 90
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859		4.301.143 10
Total		4.548.353 »

(1) Le service de la petite vitesse n'est pas encore régulièrement établi sur la section de Madrid à Guadalajara, la seule exploitée de la ligne de Saragosse.

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 211 kilomètres.
1858. — 191 —

Du 21 au 27 mai 1859.

16.298 Voyageurs		96.253 96
Bagages, Marchandises, etc.		18.269 50
Recettes diverses		280 »
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis		51.263 86
Total		166.067 38
Semaine correspondante de 1858		88.052 60
Différence		77.114 09
Recettes depuis le 1er janvier 1859		2.326.762 99
— — 1858		1.582.965 71
Différence		743.797 28

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 241 kilomètres.
1858. — 241 —

Du 11 au 17 juin 1859

30.035 Voyageurs		53.305 75
Bagages, Marchandises		42 302 36
Total		95.608 11
Semaine correspondante de 1858		85.370 20
Différence		10.237 91
Recettes depuis le 1er janvier 1859		1.928.365 48
— — 1858		1.155.405 27
Différence		772.960 21

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 10 au 16 juin 1859

12.979 Voyageurs		17.564 85
Bagages, Marchandises, etc.		9.493 27
Total		27.058 12
Période correspondante de 1858		22.687 65
Différence		4.370 47
Recettes depuis le 1er janvier 1859		606 261 68
— — 1858		333.609 »
Différence		272.652 68

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 10 au 16 juin 1859

4.978 Voyageurs		1.962 95
Marchandises		319 51
Total		2.273 46

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Mai 1859..	19 511 72	5 1ers mois 1859		74.301 20
Mai 1858..	16.645 62	id.	1858	69.999 60
Différence..	2.866 10			5.201 60

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1859.	1858.	Augmentation En 1859	0/0.
Mai....	79.929 56	68.524 01	11.405 55	10 64
5 1ers mois...	529.820 36	460.190 52	69.629 74	15 13

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Mai.	956.529 58	885.260 60	71.268 98	8.05
5 1ers Mois	7.039.158 33	6.342.835 76	696.322 57	10.98

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en mai 1858	39.471
Becs éclairés en mai 1859	47.810
Augmentation mai 1859	8.339 becs
Recettes du gaz. — Mai 1858	89.309 83
Recettes du gaz. — Mai 1859	109.049 85
Augmentation en mai 1859	19.650 02

Les résultats de Modène ne sont pas encore parvenus.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANEE

SECTION SUD DU RÉSEAU

(*Lyon à la Méditerranée*),

Rue Laffitte, 17.

Liste des obligations 3 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée sorties au tirage du* 17 *juin* 1859.

Emission de 1852.

Quatrième tirage. — 339 obligations.

87,591 à 89,690	100	obligations.
103,301 à 108,400	100	—
154,901 à 155,000	100	—
28,901 à 28,924	24	—
28,986 à 29,000	15	—
Total....	339	obligations.

Emission de 1855.

Quatrième tirage. — 153 obligations.

47,661 à 47,700	100	obligations.
14,215 à 14,267	53	—
Total....	153	obligations.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

A partir du 1er juillet 1859, paiement au siége de la Compagnie, de dix heures à deux heures, les fêtes et dimanches exceptés, du semestre d'intérêts échu sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle emises pour la construction de l'embranchement de Wissembourg, et sur les obligations des anciennes Compagnies de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann.

Sous déduction de l'impôt pour les coupons au porteur, qui pourront être déposés avec les bordereaux, à partir de ce jour 25 juin.

Le remboursement des obligations des anciennes Compagnies de Bâle (Wissembourg), de Montereau et de Mulhouse à Thann, sorties au tirage du 20 mai dernier, aura lieu également à partir du 1er juillet.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs de titres de la Compagnie que le semestre échéant le 1er juillet 1859, sera payé à partir dudit jour, à raison de :

10 fr. » par action nominative ;
9 fr. 58 par action au porteur (déduction faite de l'impôt) ;
7 fr. 50 par obligation nominative ;
7 fr. 31 par obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

Ces paiements se feront :

A Paris, à la caisse centrale de la Compagnie, rue Laffitte, 17 ;
A Lyon, rue Impériale, 33 ;
A Marseille, à la gare du chemin de fer ;
A Genève, chez MM. Ch. Kohler et Cie, banquiers ;

Aux succursales de la Banque de France, moyennant une commission de 1/4 0/0, dans les villes où la Compagnie n'a pas de bureaux spéciaux.

Les porteurs de titres peuvent déposer, dans les bureaux de la Compagnie leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, depuis le 20 juin, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1859, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement pour les titres au porteur aura lieu, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 9 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1859, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement aura lieu pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 9 fr. 19 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Remboursement d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des titres de la Compagnie que les obligations des divers emprunts dont les numéros suivent ont été désignées par le sort, au tirage qui a eu lieu le 16 juin 1859, pour être remboursées, à la caisse de la Compagnie, 124, rue St-Lazare (bureau des titres), aux époques et conditions ci-après indiquées :

OBLIGATIONS 3 0/0.

Première émission.

85201 à 85300	328401 à 328500
135701 à 135800	330201 à 330300
171201 à 171300	398001 à 398028
176701 à 176800	506001 à 506100
183201 à 183300	518401 à 518500
223101 à 223200	534601 à 534700
318201 à 318300	

Deuxième émission.

620901 à 621000	684901 à 684907
645001 à 645100	716401 à 716500

Troisième émission.

759101 à 759200	834101 à 834200
783701 à 783705	

OBLIGATIONS 4 0/0

Délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe.

590	3084	5026
1871	3136	5388

Les obligations ci-dessus sont remboursables à 500 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1859.

ANCIENNE COMPAGNIE DE L'OUEST.

Emprunt du 7 mai 1852.

119	3197	6818	9707
196	3408	6827	9733
207	3413	6907	9807
493	3712	7102	10046
740	3721	7115	10232
768	3765	7193	10307
832	3974	7451	10406
980	4114	7472	10715
1277	4221	7526	10841
1440	4242	7792	10871
1558	4442	7898	10874
1597	4875	7987	11123
1665	4892	7998	11177
1715	4982	8020	11274
1726	5140	8031	11424
1734	5450	8055	11482
1743	5535	8208	11618
1966	5654	8479	11672
2006	5799	8642	11727
2157	5845	8866	11806
2334	6113	9126	11903
2500	6135	9192	
2579	6238	9351	
2768	7280	9366	
2891	6746	9583	
2968	6812	9657	

Emprunt du 27 août 1852.

11957	13192	14123	14633
12108	13317	14217	14637
12304	13630	14491	14693
12322	13631	14525	14766
12508	13966	14547	14866
12685	13902	14553	
13077	13996	14595	

Emprunt de 1853.

20	1706	2806	3991
32	1797	2969	3998
74	2078	3024	4000
163	2101	3235	4343
215	2435	3255	4368
342	2490	3279	4871
411	2673	3474	5092
663	2710	3540	5159
1189	2772	3622	5223
5442	8160	10930	14376
5897	8245	11238	14767
6035	8326	11387	14811
6149	8441	11454	15361
6200	8468	11595	15702
6220	8582	11598	15780
6377	8823	11707	15853
6420	8973	12031	15975
6454	9016	12158	16014
6616	9122	12206	16077
6669	9144	12383	16140
6706	9401	12705	16402
6776	9435	12718	16557
6837	9581	12737	16849
6905	9595	13018	16873
6930	9599	13323	16890
6986	9719	13422	16904
7040	9791	13462	17098
7181	9853	13590	17110
7607	9927	13567	17435
7627	9990	13700	
7825	10034	13789	
7879	10217	13802	
7882	10530	13887	
7937	10560	13908	
8009	10585	13940	
8060	10713	14037	
8146	10737	14302	

Emprunt de 1856.

15057	17398	18367
15483	17450	18421
15813	17544	18429
16019	17566	18503
16071	17580	18535
16100	17790	18909
16327	17918	18816
16567	18108	18957
16578	18221	
17103	18225	
17299	18226	

Les obligations ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1859.

ANCIENNE COMPAGNIE DE VERSAILLES (rive droite).

Emprunt 1859

Remboursables à 1,000 fr. chacune. à dater du 1er juillet 1859.

6	401	837	1154
8	412	839	1156
46	431	844	1164
52	443	848	1174
55	444	849	1179
94	464	850	1197
95	483	852	1214
125	488	856	1217
133	493	861	1222
150	499	862	1223
177	524	875	1234
183	530	884	1241
188	540	891	1283
207	553	901	1295
209	557	909	1301
213	566	911	1305
219	574	922	1329
222	577	923	1343
230	578	925	1348
232	581	928	1377
244	597	939	1385
260	631	952	1389
287	632	953	1398
291	640	996	1400
304	649	997	1408
309	675	1000	1420
318	678	1005	1432
324	680	1015	1441
325	681	1025	1478
339	685	1026	1480
342	696	1033	1485
349	698	1049	1493
367	699	1061	1495
372	741	1098	1529
376	762	1102	1538
385	768	1110	1542
387	793	1131	1577
397	814	1132	1589
399	821	1153	1605
1611	2703	3335	4535
1616	2703	3956	4542
1621	2709	3993	4546
1642	2724	3996	4550
1654	2727	3997	4577
1658	2732	3986	4579
1661	2760	3729	4591
1674	2761	3732	4602
1685	2761	3753	4618
1715	2767	3758	4625
1720	2770	3761	4631
1736	2782	3766	4647
1742	2792	3774	4648
1747	2829	3782	4660
1751	2833	3791	4670
1781	2810	3795	4682
1797	2858	3827	4686
1801	2880	3843	4705
1807	2912	3870	4708
1813	2915	3892	4710
1831	2917	3907	4718
1849	2920	3914	4736
1859	2936	3917	4757
1893	2942	3933	4767
1872	2990	3941	4784
1881	2953	3955	4792
1896	2971	3963	4818
1914	2975	3964	4833
1920	2977	3965	4836
1923	2983	3976	4841
1954	3002	3981	4859
1962	3008	4000	4876
1963	3032	4011	4883
1970	3037	4022	4896
2003	3041	4019	4939
2010	3045	4054	4942
2017	3066	4068	4962
2037	3091	4074	4979
2039	3104	4077	4981
2042	3116	4078	4991
2043	3126	4082	4992
2046	3130	4105	5023
2054	3135	4114	5066
2058	3141	4122	5069
2059	3163	4124	5070
2060	3164	4133	5080
2069	3172	4134	5110
2122	3173	4141	5120
2132	3192	4158	5122
2198	3222	4175	5149
2200	3225	4213	5152
2210	3235	4218	5165
2214	3241	4233	5212
2221	3256	4239	5215
2223	3268	4240	5232
2247	3278	4245	5251
2256	3307	4250	5254
2273	3334	4258	5257
2287	3341	4266	5272
2291	3317	4282	5287
2322	3350	4294	5289
2329	3394	4295	5294
2335	3397	4310	5297
2357	3402	4314	5304
2358	3410	4322	5312
2359	3422	4324	5320
2385	3126	4325	5321
2386	3454	4334	5326
2395	3456	4339	5334
2407	3478	4355	5351
2435	3488	4360	5354
2451	3494	4363	5356
2465	3501	4367	5361
2472	3515	4380	5372
2518	3517	4383	5377
2521	3520	4386	5381
2543	3529	4401	5387
2553	3535	4408	5393
2568	3537	4416	5433
2606	3555	4418	5455
2607	3564	4422	5479
2609	3565	4460	5508
2616	3576	4435	5517
2619	3579	4473	5533
2646	3589	4483	5532
2657	3622	4484	5555
2675	3628	4485	5579
2687	3630	4500	5595
2695	3631	4511	5601
2699	3632	4518	5614
5630	5718	5840	6002
5635	5720	5844	5029
5639	5742	5856	5941
5670	5759	5859	5958
5678	5762	5861	5961
5687	5771	5865	5969
5701	5779	5890	5970
5702	5805	5894	5977
5707	5811	5901	5979

ANCIENNE COMPAGNIE DE ROUEN

Emprunt 1845

Remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 6 juillet 1859.

594	1712	3443	4927
642	1906	3444	5058
1008	2019	3446	5731
1005	2130	3448	5733
1012	2140	3470	5891
1161	2532	3986	
1170	2575	4830	
1171	2846	4833	
1711	3442	4926	

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts dus pour le semestre courant, échéant au 30 juin, à cinq pour cent l'an, sur les sommes versées sur les actions du *chemin de fer Elisabeth*, seront payés à partir du 1er juillet prochain, de neuf heures à midi (les dimanches et fêtes exceptés), par la Société I. R. autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne :

A raison de quatre florins 66 1/4 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur cent soixante-dix florins, ou quatre-vingt-cinq pour cent versés par action.

Et cinq florins 25 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur deux cents florins, montant des actions libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient toucher ces intérêts à Paris, sont invités à s'adresser à MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, n° 21, qui sont chargés de les payer.

A cet effet, les actions non encore libérées doivent être présentées par ordre numérique, accompagnées de bordereaux signés par les porteurs, avec indication de leur domicile.

En ce qui concerne les actions entièrement libérées, il suffit, pour toucher lesdits intérêts, de présenter, également par ordre numérique et accompagnés de bordereaux semblables, les coupons échéant le 1er juillet 1859.

Les feuilles de coupons, pour les actions entièrement libérées, sont délivrées sur la présentation des titres à la caisse centrale de la Société à Vienne.

Vienne, le 8 juin 1859.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU NORD-EST SUISSE

Le comité de direction du chemin de fer du Nord-Est-Suisse a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société qu'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1859 sera payé, sur présentation des titres, chez MM. Alfred Morel Fatio et Cie, banquiers, rue Laffitte, 44, à partir du 30 juin 1850.

Pour le comité de direction.

Le président,

Dr Alfred. ESCHER.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ PRIVILÉGIÉE PIO-LATINA
DES CHEMINS DE FER DE

ROME A FRASCATI
ET DE
ROME A LA FRONTIÈRE NAPOLITAINE

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le 30 juillet prochain, à trois heures de l'après-midi, salle Hera, rue de la Victoire, 48, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration, de statuer sur les comptes du dernier exercice, de délibérer sur les comptes d'établissement des travaux de la ligne en construction de Rome à la frontière napolitaine, ainsi que sur l'approbation des engagements financiers contractés à cet effet ; sur une combinaison éventuelle de réunion ou de fusion avec une autre Compagnie; sur la modification du n° 3 des articles additionnels aux statuts sociaux, et enfin sur telles autres résolutions qui leur seront soumises.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins et qui en ont opéré le dépôt douze jours avant l'époque fixée pour la réunion, soit à Rome, au siége social, soit à Paris, à l'agence administrative, 57, rue Taitbout.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibérera valablement qu'à la condition de réunir le cinquième au moins du fonds social.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire,
A. MALVEZZI.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VENITIEN
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale sont informés que, par délibération du conseil d'administration, en date du 15 février, l'échéance semestrielle des intérêts sur les actions a été fixée au 1er avril et au 1er octobre de chaque année et que, par la même délibération, il a été décidé que pour l'année 1859 le paiement des intérêts des neuf premiers mois serait effectué en même temps le 1er octobre, les paiements ultérieurs devant s'effectuer ensuite régulièrement de semestre en semestre, à partir du 1er avril 1860.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1859, de 10 fr. par action nouvelle de 500 fr. et de 5 fr. par coupure de 250 fr., sur lesquelles a été effectué le quatrième versement, sera payé sur la présentation :

1° Des coupons n° 2, détachés des actions nouvelles ;

2° Des coupures.

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Cie, banquiers ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 18, Threadneedle street ;

A Genève, au siége social, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Les porteurs des obligations du chemin de fer de Tarragone à Reus (deuxième emprunt) sont prévenus que le coupon d'intérêt venant à échéance le 1er juillet prochain, soit 7 fr. 50 c., sera payé à partir dudit jour :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 24 juin 1859.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1858, fixé à 33 fr. par action ordinaire ou de jouissance par décision de l'assemblée générale sera payé, à partir du 1er juillet, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, sauf déduction sur les coupons au porteur de la taxe établie par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE
Chemin de fer de Cadix à Séville.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Cadix à Séville sont prévenus que le coupon d'intérêts venant à échéance en juillet prochain, soit 10 fr. 50 c., sera payé, à partir du 1er de ce mois :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

Et à Paris, à la Caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 24 juin 1859.

COMPAGNIE UNIVERSELLE
DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

MM. les actionnaires de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez sont prévenus que, conformément aux articles 59 et 63 de ses statuts et aux précédents avis, l'intérêt semestriel sera payé à dater du 1er juillet, à Paris, 12, place Vendôme, au domicile administratif de la Compagnie.

Dans les départements et à l'étranger, chez MM. les banquiers correspondants de la Compagnie.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général de la Compagnie,
Paul MERRUAU.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires du Comptoir sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le samedi 30 juillet prochain, à une heure de relevée, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19, à l'effet :

1° D'entendre la lecture du compte rendu des opérations du Comptoir, du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859, et d'approuver, s'il y a lieu, les comptes ;

2° De procéder à la nomination de trois administrateurs et d'un censeur.

Conformément à l'article 33 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions.

Pour avoir droit de faire partie de l'assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS

Le conseil d'administration de la Compagnie immobilière de Paris a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'une somme de 2 fr. 50 par action représentant l'intérêt du premier semestre de 1859 sera payée, à partir du 1er juillet 1859, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, sous déduction de l'impôt réglé par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX

Le conseil d'administration de la Compagnie générale des Eaux, rue Saint-Arnaud, 8, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'à partir du 1er juillet prochain, il sera payé par action, suivant décision de l'assemblée générale du 15 mars dernier, 8 fr. 50 c., savoir :

3 fr. 50 c., dividende 1858 ;
5 fr. à valoir sur dividende 1859.

Ce paiement aura lieu au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 8, de onze heures à deux heures.

COMPAGNIE PARISIENNE
D'Éclairage et de Chauffage par le gaz.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du premier semestre de 1859, sont 12 fr. 50 par obligation, leur seront payés, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de dix heures à trois heures.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 29 c.

VILLAGE DE BILLANCOURT

13e adjudication, dimanche 3 juillet, à deux heures, de 10 lots de terrains. — Visite dimanche 26 juin. — Départ du bateau à une heure précise, quai d'Orsay.

Renseignements et billets gratuits, Chaussée-d'Antin, 66. — Il a été vendu déjà 264 lots.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
DES

OMNIBUS DE LONDRES

Les directeurs de la Compagnie anglaise, limitée, ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 3 fr. par action voté pour l'exercice 1858 par la dernière assemblée générale tenue à Paris, sera payé à Londres et à Paris, à partir du 29 octobre prochain.

MM. les actionnaires sont invités à faire en temps utile, et conformément aux résolutions prises par l'assemblée générale du 13 octobre 1848, l'échange des actions françaises contre les titres de la Compagnie anglaise, limitée.

Pour les directeurs,
S. ETIEVANT.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 26 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 26 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ; ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les aspirations de la place, qui sont toujours favorables à un mouvement de hausse de la rente, ont été paralysées cette semaine par les armements de la Prusse.

C'est un fait assez singulier que l'incrédulité avec laquelle on s'efforce d'accueillir en France les explications que le cabinet prussien donne sur la mobilisation de ses corps d'armées; de même qu'en Allemagne, on persiste à attribuer à l'empereur des Français des projets de conquête que S. M. a repoussés de la manière la plus formelle. Cependant, comme les petits capitaux continuent à opérer des placements sur les valeurs, la baisse a trouvé sans cesse de la résistance; elle a eu lieu lentement, et il suffirait de quelques nouvelles favorables de la Prusse ou d'une nouvelle victoire de nos armées pour faire regagner subitement à la rente tout le terrain perdu. Les escomptes ont continué pendant toute la semaine sur la rente et ils ont recommencé sur les actions, de façon que les paiements de la liquidation de quinzaine ont été terminés. Les escomptes de rente 3 0/0 n'ont pas eu beaucoup d'influence sur les cours.

Le découvert compte que les nouvelles inscriptions provenant de l'emprunt vont venir à leur aide, et qu'une partie sera remise aux souscripteurs avant la fin du mois, de manière à être livrée dès la prochaine liquidation. Quoi qu'il en soit, la rente a fléchi lentement de 62 60 à 61 75.

Ce mouvement s'est fait au milieu d'une stagnation complète des affaires. Beaucoup de spéculateurs prudents sont restés à l'écart, craignant un violent mouvement pour la fin du mois.

Les consolidés anglais qui avaient éprouvé une baisse subite de 92 7/8 à 92 fr., sous l'influence des nouvelles des Indes et de la crainte que le cabinet Palmerston ne puisse pas réunir une majorité suffisante à la chambre des communes, ont repris à 92 1/2. Les spéculateurs anglais se montrent maintenant très-rassurés sur le rôle de la Grande-Bretagne.

Les actions du Crédit mobilier ont conservé une certaine fermeté relative. Le découvert persiste sur cette valeur que la spéculation trouve à des prix trop élevés par rapport à ses produits; mais les titres se trouvent disséminés et manquent le plus souvent sur le marché.

Le marché des chemins de fer français a été tout à fait nul, c'est à peine si les principales lignes ont éprouvé de 5 à 10 fr. de baisse depuis huit jours. Les titres de ces valeurs sont classés depuis longtemps entre les mains des petits capitalistes, et il y en a très peu entre les mains des banquiers; or, comme on n'en crée pas depuis longtemps de nouveaux, ils manquent presque toujours sur le marché. On avait entrepris de nombreux arbitrages entre les actions d'Orléans et celles de Lyon-Méditerranée en faveur de cette dernière ligne, ce qui avait donné beaucoup de fermeté aux actions de Lyon, tandis que celles d'Orléans étaient fort lourdes. Mais à la dernière liquidation on a défait quelques-uns de ces arbitrages, en sorte que la ligue de Lyon a été très-lourde depuis plusieurs jours.

La spéculation n'a guère eu de l'activité que sur les actions des chemins de fer autrichiens; cette valeur a monté subitement de 392 50 à 417 50. Les réalisations sont venues ensuite arrêter ce mouvement et ont même ramené ces cours à 400; mais cette valeur est encore celle qui se tient mieux de la cote.

Les autres chemins étrangers ont été sans affaires. Les Lombards ont fléchi de 20 à 25 fr.; mais les prix étaient stationnaires sur les autres lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 16 jusqu'à celle du 23 juin:

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 62 80 à 61 80; elle est restée à 61 80. Elle a varié à terme de 62 60 à 61 75; elle est restée à 61 75.

La rente à 4 1/2 0/0 a fléchi de 92 75 à 91 75; elle a fermé à 91 75.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,770 à 2,760; elles ont repris à 2,775, et sont restées à 2,760.

Le Crédit foncier a fléchi de 645 à 635.

Le Comptoir d'escompte a monté de 605 à 620.

Le Crédit mobilier a fléchi de 642 50 à 615; il a repris à 642 50, et il est resté à 620.

Les actions d'Orléans ont varié de 1,215 à 1,207 50; elles ont fermé à 1 2 2 50.

Le Nord ancien a fléchi de 922 50 à 915; il est resté à 917 50. Le Nord nouveau a varié de 782 50 à 790; il a fermé à 780.

L'Est a fléchi de 615 à 595; il est resté à 597 50.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 831 25 à 815; il est resté à 816 25.

Le Midi a fléchi de 480 à 465; il est resté à 465.

L'Ouest a varié de 540 à 505; il a fermé à 515.

Le Genève s'est tenu de 495 à 492 50; il est resté à 495.

Les Autrichiens ont monté de 392 50 à 417 50; ils ont rétrogradé à 395, et ils sont restés à 400.

Le Victor-Emmanuel a varié de 372 50 à 365; il est resté à 367 50.

Le François-Joseph a varié de 488 75 à 492 50. les Romains, de 305 à 300.

Les Lombards ont baissé de 475 à 455; ils sont restés à 458 75.

Les Saragosse ont varié de 415 à 420; ils sont restés à 417 50; les Russes, de 487 50 à 488 75.

Samedi. — Le début de la Bourse était faible, mais les cours ont été repris à partir de deux heures, et ils sont restés en voie de hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 50 à 62 65, et à terme de 62 35 à 62 60; le 4 1/2, de 92 25 à 92 60. La Banque s'est tenue à 2,760. Le Crédit mobilier a varié de 640 à 642 50; l'Orléans, de 1,215 à 1,217 50; le Nord, de 922 50 à 925; le Nord nouveau, de 787 50 à 790; l'Est, de 605 à 607 50; le Lyon Méditerranée, de 830 à 825; le Midi, de 475 à 478 75. Le Genève s'est tenu à 495; les Autrichiens, de 402 50 à 412 50; les Victor-Emmanuel, de 372 50 à 370; les Romains, de 297 50 à 300; les Lombards, de 467 50 à 470; les Saragosse, de 417 50 à 418 75. Les Russes se sont tenus à 487 50.

Lundi. — Les affaires ont été peu animées, et les prix offerts sur toutes les valeurs. Cependant la baisse a fait peu de progrès. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 62 40, et à terme de 20 c. à 62 40; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 92 40. La Banque s'est soutenue à 2,760; le Crédit foncier, à 640. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 628 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,215. L'Ouest s'est tenu à 510; le Genève, à 495; le Nord ancien, à 925. Le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 787 50; l'Est, de 2 50 à 605; le Lyon, de 2 50 à 822 50; le Midi, de 8 75 à 470; le Victor-Emmanuel, de 4 25 à 368 75; le Saragosse, de 1 25 à 418 75; les Lombards, de 3 75 à 466 25; les François-Joseph, de 2 50 à 490; les Autrichiens, de 6 25 à 406 25. Les Romains ont monté de 12 50 à 312 50.

Mardi. — Les cours sont encore restés en baisse sur la rente. Les chemins étaient assez fermes et presque sans variations. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 62 35 et à terme de 15 c. à 62 25; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 92. La Banque a monté de 15 à 2,775. Le Crédit foncier a fléchi de 10 à 630; le Crédit mobilier, de 6 25 à 632 50. L'Orléans s'est tenu à 1,215; l'Est, à 605; le Lyon, à 822 50; le midi, à 470; l'Ouest, à 510; le Nord ancien, à 925. Le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 785; les Autrichiens de 6 25 à 4 0; les Lombards, de 3 75 à 462 50. Les Romains se sont tenus à 300, les Victor-Emmanuel à 370. Les François-Joseph ont monté de 2 50 à 492 50; les Saragosse, de 1 25 à 418 75.

Mercredi. — La Bourse était encore en baisse. Toutes les valeurs étaient offertes. Les affaires étaient d'ailleurs plus nulles que jamais. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 62 15, et à terme de 30 c. à 61 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92; la Banque de France, à 2,775. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 625; l'Orléans, de 5 à 1,210; le Nord ancien, de 7 50 à 917 50; le Nord nouveau, de 5 à 780; l'Est, de 7 50 à 597 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 817 50; le Midi, de 2 50 à 467 50; les Autrichiens ont varié de 395 à 400; les Lombards, de 455 à 458 75; les Romains, de 2 5 à 300; les Saragosse, de 415 à 420. Les Victor-Emmanuel ont repris de 1 25 à 370.

Jeudi. — Continuation de la baisse et de la nullité d'affaires. Il suffit de quelques ventes sans importance pour déterminer une réaction sensible. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 61 80, et à terme de 20 c. à 61 75; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 91 75; la Banque, de 15 à 2,760; le Crédit mobilier, de 5 à 620; l'Orléans, de 7 50 à 1,202 50. Le Nord ancien s'est tenu à 917 50; le Nord nouveau, à 780; l'Est, à 597 50. Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 1 25 à 816 25; le Midi, de 2 50 à 465. Les Autrichiens se sont tenus à 400; les Lombards, à 458 75; les François Joseph, à 490; les Romains, à 300. Les Saragosse ont fléchi de 1 25 à 418 75; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 367 50.

Vendredi. — Un mouvement très-vif de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs pendant la première heure, sur la note publiée ce matin au *Moniteur*. Mais une réaction rapide a eu lieu à la fin de la Bourse. Le parquet a fait de fortes ventes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 25 à 61 90, et à terme de 62 25 à 61 75; le 4 1/2 0/0, de 92 à 91 95; la Banque, de 2,760 à 2,750; le Crédit mobilier, de 632 50 à 623 75; l'Orléans, de 1,215 à 1,205; le Nord ancien, de 920 à 917 50; le Nord nouveau, de 782 50 à 780; l'Est, de 600 à 5 5; le Lyon-Méditerranée, de 825 à 817 50; le Midi, de 470 à 465; les Autrichiens, de 415 à 406 25; les Lombards, de 462 50 à 457 50. Les Romains se négociaient à 297 50; les Saragosse, à 420; les Russes, à 487 50; les François-Joseph, à 490.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	400.000	500	•	36 ••	janv. et juil.	176 25
Banque de l'Algérie....*Banques*	A	6.000	500	•	35 30	....	630 ••
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	•	25 ••	janv. juil.	445 ••
Comptoir V. C. Bonnard et Cie	C	0.080	100	•	5 ••	février	40 ••
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 ••	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	4/5	••	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 ••	février	20 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 ••	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	282 ••	mars	32 0/0 b.
Vigie	A	240	5.000	1000	134 ••	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	1000	375 ••	février	1• 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	1000	270 ••	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 ••	février	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	•	....	10 0/0 b.
Générale...*Assurances incendie*	A	400	5.000	•	21 ••	avril	710 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov.	260 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	1/5	6.6 ••	mars	147 1/2 0/0
Union	A	2.000	5.000	1/5	300 ••	avril	87 0/0 b.
Soleil	A	4.000	6.000	4/5	845 ••	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	1/5	315 ••	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.400	2.500	2000	120 ••	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 ••	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	800	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril	17 1/2 0/0
Générale.......*Assurances vie*	A	400	7.500	•	2175 ••	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	29 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 ans.	15 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 ••	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	Néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juil.	872 50
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	40	Néant	....	3• 75
Omnibus de Londres	C	50.000	100	•	8 ••	....	36 25
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	•	18 ••	janv. juil.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	100	•	4 ••	....	••• ••
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	•	Néant	mars	27 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	•	50 ••	avril, oct.	1000 ••
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	•	8 30	1er juin	94 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	950 ••
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	925 ••
3 canaux, act. de capital	A	49.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	1145 ••
Aire à la Bassée	A	600	5.000	•	505 ••	févr. août	6.00 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	720 ••
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	•	••• ••	....	••• ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	•	100	....	••• ••
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	131 25
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.400	1.000	•	45 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	••• ••
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	40.000	500	•	8 1/2 0/0	janv. juill.	235 ••
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	40.000	500	•	30 ••	janv. juill.	590 ••
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	•	Néant	....	50 ••
Cie générale maritime	A	60.000	500	•	Néant	janv. juill.	170 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	•	•• ••	....	3.5 ••
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	210 ••
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	Néant	avril oct.	300 ••
Long-Pendu	Civ.	•	500	•	•• ••	....	220 ••
Montchanin	C	6.000	500	•	•• ••	juin décemb	••• ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	•	30 ••	mai	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.900	1.000	•	35 ••	avril	400 ••
Montrieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	300	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30.000	500	•	30 ••	févr. août	723 ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Chazotte	A	5.000	1/5000	•	21 50	....	700 ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Epinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb	1500 ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	122 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	0	....	137 50
St-Etienne	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	128 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	•	47 ••	....	225 ••
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	695 ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	745 ••
Unieux et Fraisse	•	•	500	•	•	....	440 ••
Carmaux	C	110.600	150	•	6 75	mai novem	58 75
Roche-Molière et Firminy	•	• •	500	•	•• ••	....	400 ••
Houill. réun. à Quaregnon	A	0.720	250	•	Néant	....	130 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	•	35 ••	....	170 ••
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	8.000	500	•	Néant	....	••• ••
autennes	C	10.000	100	•	••	15 janv. juil.	100 ••
Seyssel anglais	•	10.000	100	•	17 50	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	16 •
Méditerranée	C	30.000	250	•	Néant	....	110 ••
Mouzaïa (cuivre) ....*Mines*	C	00.000	100	•	Néant	août	45 ••

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus.
Tenez (cuivre).........*Mines*	C	24.000	100	•	Néant	....	40 ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	2•0 ••
Santander	C	10.000	500	•	37 35	janv. juill.	560 ••
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	•	25 ••	mai, nov.	250 ••
Nouvelle-Montagne, zinc	A	2.000	1.000	•	75 ••	....	750 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	20 ••	octobre	250 ••
— non priv.	A	40.000	375	•	1 25	octobre	60 ••
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	450 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. ...	••• ••
Silésie zinc	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov.	100 ••
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	••• ••	....	640 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	•	Néant	juin, déc.	2•0 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc.	125 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	25.000	500	•	70 ••	juin déc.	735 ••
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1000 ••
Basse-Indre		5.000	500	•	40 ••	avril, oct.	740 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	•	Néant	mars, sep.	181 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	625 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	215 ••
Fourchambault	C	50.000	1/50000	•	10 ••	....	380 ••
Marine et chemins de fer	A	54.000	1/54000	•	41 ••	mai, nov.	375 ••
Côte-d'Or	•	•	500	•	•• ••	....	305 ••
Franche-Comté	C	10.000	500		15 ••	mai, novem	340 ••
Méditerranée (f. et chaut.)	A	0.000	1/10000	•	00 ••	....	6•0 ••
Firminy	•	•	250	•	•• ••	....	112 50
Pont-Levêque (Vienne)	C	•	500	•	•• ••	....	265 ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	490 ••
Providence (Belgique)	A	5.200	1.000	•	100 ••	septembre	1.360 ••
Phénix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill.	140 ••
J.-F. Cail et Cie....... *Usines*	C	14.000	500	•	95 ••	sept. mars	140 ••
Caronte	C	70.000	100	40	Néant	....	35 ••
Chameroy	C	4.000	500	•	35 ••	juin, déc.	705 ••
Gandillot	C	2.300	250	•	50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	•	00 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	•	25 ••	....	100 ••
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	50	janv. juill.	90 ••
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	150 ••
Paris ....*Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem	750 ••
Union des Gaz	C	32.000	250	•	•• •	janvier	105 ••
Marseille (Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	•	12 ••	avril, oct.	175 ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	•	25 ••	juin décemb	350 ••
Est (Vincennes)	C	1.400	500	•	47 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.200	500	•	25 •	mars sept.	90 ••
Amiens	C	1.300	500	•	35 ••	janv. juill.	480 ••
Cosne	C	1.000	1.000	•	21 ••	janv. juill.	500 ••
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	•	150 ••	....	1400 ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	125 ••	janv. juill.	1800 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1.270 ••
Wazemmes	C	2.100	100	•	12 50	1er octobre	135 •
Malaga	•	•	•	•	•• ••	....	175 ••
Cie centrale, Lebon 43 villes	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• ••
Maberly (Amiens)......*Filatures*	A	8.000	500	•	45 ••	août	570 ••
Colmar	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	480 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	42 •	....	• ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril	450 ••
Siècle..............*Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	•	45 •	janv. juill.	••• ••
Droit	C	408	2.500	•	600 ••	....	5.400 ••
Saint-Gobain.........*Glaces*	A	3.000	1/3000	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon	C	24.000	500	•	6 ••	....	110 ••
Oignies, Belgique	A	21.000	500	•	30 10	septembre	420 ••
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre	60 ••
Sétif (colonies de)......*Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	••• ••
Richer et Cie, Vidanges	C	28.000	500	•	20	....	110 ••
Caoutchouc souple	C	50.000	100	•	12 ••	26 mars	•• ••
Chodet et Cie	C	40.000	100	•	Néant	....	10 ••
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	190 ••
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	•	14 ••	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement	Derniers cours
Compe générale des Omnibus	•	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	••• ••
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	34	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 ••	janv. juillet	445 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	507 50
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1120 ••
— nouvelles	•	18.000	1.250	75	50 ••	février août	985 ••
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne	•	13.000	500	16	25 ••	janv. juillet	440 ••
Aveyron (Decazeville) 1848	500	2.400	500	•	27 50	avril octob.	••• ••
— — 1855-57	500	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	475 ••
Creusot	•••	•	•	•	•• ••	....	••• ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 ••	mai novemb	22• 50
Horme anc.	475	2.410	500	30	25 ••	30 juin déc.	485 ••
— nouv.	265	7.000	300	50	15 ••	26 mars sept	290 ••
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	14	20 ••	janv. juill.	405 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	15 janv. juill.	520 ••
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 ••	janv. juillet	425 ••
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 ••	janv.	••• ••

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 18 AU 24 JUIN

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
1475	2028	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1217 50	1217 50	1215 ..	1215 ..	1215 ..	1215 ..	1210 ..	1210 ..	1205 ..	1202 50	1205 ..	1205 ..
619	1565	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	janvier 1859	Nord ancien	925 ..	925 ..	920 ..	925 ..	917 50	925 ..	922 50	917 50	917 50	917 50	920 ..	917 50
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	792 50	790 ..	... ..	787 50	785 ..	... ..	... ..	790 ..	790 ..	790 ..	790 ..	790 ..
1616	1880	99	500.000	500	»	40 45 pour 1858	novembre	Est	605 ..	607 50	605 ..	605 ..	600 ..	605 ..	600 ..	597 50	600 ..	597 50	598 75	595 ..
1463	1929	»	680.000	500	»	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	825 ..	825 ..	820 ..	822 50	820 ..	822 50	817 50	817 50	815 ..	808 ..	818 75	817 50
798	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Midi	478 75	478 75	468 75	470 ..	465 ..	470 ..	467 50	467 50	465 ..	465 ..	465 ..	465 ..
1109	2.014	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	540 ..	515 ..	540 ..	... ..	545 ..	540 ..	540 ..	... ..	545 ..	540 ..	546 ..	546 ..
320	344	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	493 75	495 ..	... ..	495 ..	... ..	... ..	495 ..	... ..	495 ..	... ..	495 ..	... ..
58	58	99	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	155 ..	150 ..	155 ..	150 ..	150 ..	... ..	155 ..	150 ..	155 ..	150 ..	145 ..	130 ..
134	208	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	... ..	... ..	... ..	497 50	495 ..	... ..	495 ..	... ..	495 ..	495 ..	495 ..	»
154	426	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	430 ..	... ..	... ..	... ..	430 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	»
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1859	Ardennes nouveau	450 ..	460 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	»
33	33	99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bessèges à Alais	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	»	... ..	»
60	60	99	15.000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	... ..	»	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	»	... ..	... ..
1233	1311	92	400.000	500	»	30 31 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	410 ..	412 50	410 ..	418 25	405 ..	400 ..	408 75	401 ..	400 ..	400 ..	412 50	416 25
»	95	99	»	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	370 ..	370 ..	372 50	368 75	370 ..	... ..	370 ..	372 50	370 ..	367 50	370 ..	... ..
»	4192	95	600.000	500	250	6 0/0	13 janv. 1859	Russes	487 50	... ..	488 75	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	488 75	487 50	... ..
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	290 ..	»	291 25	»	... ..	»	291 25	»	290 ..	»	... ..	»
208	247	99	72.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	385 ..	»	385 ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»
102	179	»	57.365	500	»	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	... ..	»	... ..	»	... ..	»	»	»	»	»	... ..	»
442	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	418 75	418 75	416 25	420 ..	417 50	418 75	420 ..	... ..	418 75	418 75	420 ..	»
1300	2133	90	312.500	500	250	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	470 ..	»	478 25	»	402 50	»	458 75	»	458 75	»	452 50	»
»	....	99	300.000	500	250	5 0/0	janvier 1859	François-Joseph	492 50	»	490 ..	»	492 50	»	... ..	»	490 ..	»	490 ..	... ..
»	610	99	170.000	400	...	8 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	300 ..	... ..	300 ..	... ..	300 ..	... ..	300 ..	... ..	300 ..	... ..	297 50	... ..
14	14	99	7.833	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	... ..	»	»	»	»	»	»	»	... ..	»	... ..	»
»	132	99	47.500	500	250	6 0/0	janvier 1859	Séville à Xérès	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»
»	»	99	36.000	500	175	5 0/0	décemb. 1858	Cordoue à Séville	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»	... ..	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
1848	5.000	1896	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	... ..	»	... ..	... ..	... ..	»
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	... ..	... ..	»	»	... ..	»
»	2.775	1894	»	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... ..	... ..	... ..	»	... ..	... ..
1842	8.000	1893	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1848	13.333	1898	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	970 ..	... ..	... ..	... ..	950 ..	950 ..
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	»
1852-1854	24.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	965 ..	965 ..
1845-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	... ..	985 ..	985 ..	975 ..	975 ..	... ..
1847-1854	28.750	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
»	21.000	1905	»	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	470 ..
1854	102.014	1902	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône et Loire, dites 5 0/0 ... gar.	490 ..	490 ..	490 ..	... ..	... ..	... ..
1852	120.000	1904	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	487 50	487 50	... ..	487 50	487 50	487 50
1852	307.898	1903	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	487 50	486 25	487 50	485 ..	485 ..	485 ..
1845	22.000	1955	400	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	465 ..
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	17.110	1944	500	»	562	mai.	10 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	... ..
1853	131.007	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	... ..	... ..	... ..	288 75	... ..	... ..
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	287 50	288 75	288 75	288 75	287 50	288 75
1852	65.043	1904	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône et Loire, dites 3 0/0 ... gar.	... ..	... ..	... ..	290 ..	290 ..	... ..
1855	264.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	290 ..	295 ..	290 ..	290 ..	291 50	... ..
1852-1857	1142.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	291 25	290 ..	291 25	293 75	293 75	291 75
1854-55-57	600.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	290 50	290 ..	291 75	293 75	293 75	290 75
1855	87.710	1954	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	... ..	... ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..	... ..
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	1.000.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	287 50	288 75	288 75	287 50	285 ..	285 ..
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	290 ..	287 50	287 50	290 ..	290 ..	290 ..
»	240.789	1957	275	»	500	»	15 ..	D°.	Midi ... gar.	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	22.010	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	... ..	270 ..	... ..	... ..	270 ..	... ..
1857	512.000	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	290 ..	290 ..	286 ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	26.277	1958	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	282 50	290 ..	... ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	28.000	1957	»	»	500	»	15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.	... ..	290 ..	... ..	290 ..	290 ..	290 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée	... ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..	290 ..
»	593.636	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	320 ..	323 75	322 50	322 50	322 50	321 25
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	220 ..	220 ..	221 50	221 25	221 25	221 50
1858	»,»	1961	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	215 ..	212 50	216 25	217 50	218 75	220 ..
1858	17.144	»	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240 ..	240 ..	240 ..	... ..	240 ..	... ..
1853-56	16.000	»	Divers.	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Mons à Erquelines	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
»	109.506	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110 ..	110 ..	110 ..	110 ..	110 ..	110 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 18 Comptant	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Comptant	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Comptant	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Comptant	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Comptant	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Comptant	Vendredi 24 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	62 50	62 56	62 40	62 40	62 35	62 25	62 15	61 95	61 90	61 75	61 90	61 75
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	63 50	63 35	63 25	63 40	63 15	63 20	63 ..	62 90	62 70	62 70	62 75	62 75
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1858	92 40	.. ..	92 40	.. ..	92 ..	92 ..	91 ..	92 ..	92 75	.. ..	91 95	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2700 ..	» »	2740 ..	» »	2775 ..	» »	2775 ..	» »	2700 ..	» »	2750 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	630 ..	» »	... ..	» »	620 ..	» »	630 ..	» »	... ..	» »	620 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	640 ..	... ..	640 ..	... ..	640 ..	630 ..	... ..	... ..	635 ..	... ..	635 ..	... ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	460 ..	» »	447 50	»	440 ..	» »	455 ..	» »	450 ..	» »	447 50	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	440 ..	» »	440 ..	» »	440 ..	» »	... ..	» »	412 50	» »	427 50	» ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ..	» »	96 ..	» »	95 ..	» »	.. ..	» »	95 ..	» »	98 75	» ..
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	90 75	» »	90 75	» »	90 75	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 300 payés, jouiss. nov. 1858	... ..	» »	900 ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	.. ..	» ..
Société générale du Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	645 ..	642 50	637 50	635 ..	645 ..	632 50	632 50	635 ..	630 ..	630 ..	635 ..	628 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1100 ..	» »	1100 ..	» »	1100 ..	» »	1100 ..	» »	1100 ..	» »	1100 ..	» ..
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	452 50	» »	443 75	» »	450 ..	»	450 ..	» »	450 ..	» »	447 50	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	217 50	» »	217 50	» »	215 ..	»	215 ..	... ..	217 50	» »	215 ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	92 7/8	» »	92 3/8	» »	92 3/8	» »	92 3/8	» »	92 3/8	» »	92 3/8	» ..
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	92 »/»	» ..
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	83 ..	» »	82 50	» »	82 25	» »	83 ..	» »	80 ..	» »	80 ..	» ..
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	.. ..	» »	51 ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	51 45	» »	51 50	» ..
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	.. »/»	» »	.. ..	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» ..
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	83 »/»	» »	83 1/2	» »	81 »/»	» »	81 »/»	» »	80 1/2	» »	81 »/»	» ..
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	29 1/4	» »	29 3/8	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	29 3/8	» ..
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	.. »/»	» »	41 1/2	» »	.. »/»	» »	.. »/»	» »	42 1/4	» »	42 1/2	» ..
D° D° 1857, jouissance janvier 1859	.. »/»	» »	41 1/4	» »	.. »/»	» »	41 1/4	» »	40 1/2	» »	.. »/»	» ..
D° intérieure, jouissance janvier 1859	.. »/»	» »	40 »/»	» »	40 »/»	» »	39 3/4	» »	39 1/2	» »	39 »/»	» ..
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	... ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	101 ..	» »	... ..	» »	... ..	» ..

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

Digitized by Google

N° 982 — 18e ANNÉE — N° 27 — SAMEDI 2 JUILLET 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

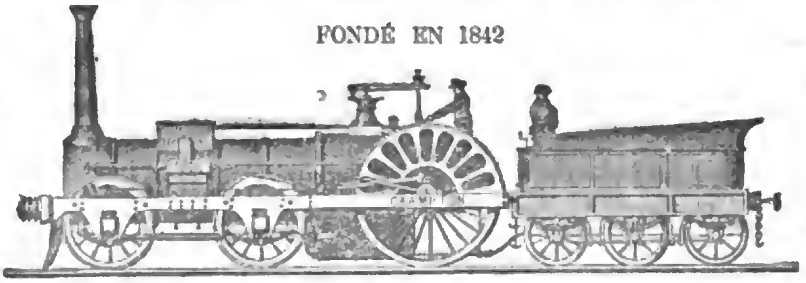
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre 1859, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, est payé, à bureau ouvert, depuis le 1er juillet courant, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer romains, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt semestriel, échu le 1er juillet courant, leur est payé, à bureau ouvert, à partir de ce jour, à raison de 15 fr. par obligation, sans retenue pour l'impôt, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 601. — Les Compagnies de chemins de fer et les nouvelles conventions, 602. Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 602. — Chemins de fer de l'Ouest, 603. — Société générale des chemins de fer Romains, 603. Société anonyme des mines de la Grand'Combe, 603 — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 603. — Banque de France, 603. — Crédit foncier de France, 603. — Emprunt départemental de 50 millions, 604. — Union des chemins de fer suisses, 604. — Chronique des chemins de fer, 604. — Avis aux actionnaires, 604. — Bulletin des recettes de la semaine, 605. — Jurisprudence, 606. — Crédit foncier de France, 606. — Forges, 606. — Société générale des Chemins de fer Romains. Rapport, 607. — Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat. Rapport, 611. — Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses. Rapport, 619. — Société des ingénieurs civils, 624. — Chemins de fer de l'Est. Bilan au 30 avril 1859, 625.— Recettes des chemins de fer, 626, 627. — Annonces, 627, 628, 629. — Chronique de la Bourse, 630. — Tableau des valeurs industrielles, 631. — Bourse, 632.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Depuis notre dernier bulletin, la France impériale a écrit sur son drapeau le nom d'une éclatante victoire. La bataille de Solferino a été livrée et gagnée par l'Empereur en personne contre les deux armées autrichiennes du général Wimpfen et du général Schlick, réunies sous le commandement de l'empereur François-Joseph.

La retraite des Autrichiens et le libre passage du Mincio par l'armée alliée ont été la conséquence de cette grande victoire. L'entrée du quadrilatère a été forcée entre Peschiera et Mantoue, et sous peu d'heures on apprendra sans doute l'attaque et la prise de Venise par la flotte de l'Adriatique.

Aussi *le Moniteur*, en donnant dans son numéro du 29 les premiers détails sur la bataille de Solferino, disait-il avec justesse : « La journée d'hier a été marquée par une de ces batailles qui, si elles ne terminent pas la guerre, permettent du moins d'en pressentir la solution. »

La solution est prochaine, en effet; c'est la délivrance de l'Italie, et la consécration de cette délivrance par un congrès européen. Le passage du Mincio, qui, disait-on, devait être le signal d'une déclaration menaçante de l'Allemagne, s'est effectué sans que la moindre observation diplomatique se soit produite, et il paraît bien établi que la Prusse et l'Allemagne sont décidées à ne pas intervenir en faveur de l'Autriche.

Dans une situation si glorieuse pour les armes françaises, et si propre à faire espérer prochainement le rétablissement de la paix, il est tout naturel que le marché des fonds publics ait montré une fermeté soutenue.

La liquidation s'est faite en hausse, sur le cours de 63 fr. pour la rente 3 0/0.

L'abondance des capitaux disponibles compensait et au delà les livraisons des titres.

La presque totalité des primes vendues pendant le courant du mois a été levée.

Un incident particulier est venu accroître l'intensité du mouvement de hausse qui s'est produit hier; c'est que les coulissiers, en exécution du jugement qui les a condamnés, liquidaient leurs affaires. Les vendeurs à la coulisse ne pouvant pas trouver à reporter, puisque les compensations ne sont pas acceptées au parquet, ont été obligés de liquider aussi leurs opérations, et leurs rachats ont contribué à accélérer la hausse de la rente.

La Banque de France a fixé à 53 fr. par action le dividende du premier semestre de 1859.

Le Crédit foncier vient également de distribuer un dividende provisoire de 6 fr. 25 c. à valoir sur les bénéfices de 1859.

Les recettes des chemins de fer continuent d'être satisfaisantes, mais la ligne la plus favorisée est toujours le Lyon-Méditerranée.

Digitized by Google

Le 3 0/0 français, qui avait fermé samedi à 62 70, ferme à 63 10.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 92 50, ferme à 92 75.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 64 05, et les coupures non escomptables 65 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Victor-Emmanuel	102.04 0/0
Paris-Lyon-Méditerr. (Paris-Marseille)	44.21 0/0
Bességes à Alais	38.28 0/0
Midi	37.68 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	33.32 0/0
Ouest suisse	28.92 0/0
Lyon-Genève	20.38 0/0
Ardennes	19.25 0/0
Dauphiné	17 80 0/0
Saragosse	7.80 0/0
Orléans	5.67 0/0
Est	2.72 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE.

Nord	5.30 0/0
Ouest	6.65 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	24 juin.	1er juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	61 75	63 10	1 35	» »
Banque de France	2750 »	2720 »	23 ex	» »
Consolidés	92 2/8	93 1/8	» 7/8	» »
Crédit foncier	635 »	635 »	0 25ex	» »
Crédit mobilier	623 75	650 »	26 25	» »
Comptoir d'Esc[te]	620 »	620 »	» »	17 50
Orléans	1205 »	1230 »	25 »	» »
Nord	917 50	935 »	17 50	» »
Nord nouveau	780 »	802 50	22 50	» »
Est	595 »	615 »	20 »	» »
Paris-Méditerran[e]	817 50	827 50	10 »	» »
Midi	465 »	485 »	20 »	» »
Ouest	510 »	515 »	5 »	» »
Genève	495 »	490 »	» »	5 »
Dauphiné	495 »	500 »	5 »	» »
Graissessac-Béziers	150 »	155 »	5 »	» »
Ardennes ancien.	430 »	427 50	» »	2 50
Ardennes nouveau	455 »	440 »	» »	15 »
Ch. Autrichiens	406 25	438 75	32 50	» »
Victor-Emmanuel	370 »	375 »	5 »	» »
Russes	487 50	490 »	2 50	» »
Romains	297 50	310 »	12 50	» »
Sud-Autrich.-Lombards	457 50	472 50	15 »	» »
Saragosse	420 »	430 »	10 »	» »

LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER ET LES NOUVELLES CONVENTIONS

La loi nouvelle qui modifie la situation et l'organisation financière des compagnies de chemins de fer, a porté dans les esprits des incertitudes sur la manière d'évaluer les revenus probables en s'appuyant sur les recettes que les compagnies publient. Nous avons voulu, autant qu'il nous était possible, éclairer les actionnaires et leur fournir des indications qui tout en leur évitant des recherches nombreuses, leur permettront de suivre progressivement le développement des recettes, de manière à calculer par eux-mêmes les revenus probables.

Nous désirons d'autant plus fournir ces renseignements, que, dans des circonstances antérieures, des appréciations de ce genre essayées par les journaux spéciaux s'étant trouvées erronées, ces erreurs commises servirent de prétexte à des accusations d'une nature très-grave. Il fut même recommandé, à cette occasion, aux journaux spéciaux, de s'abstenir à l'avenir de faire connaître à l'avance les dividendes présumés des diverses compagnies de chemins de fer.

Nos abonnés qui, chaque jour, nous adressent de nombreuses demandes pour obtenir nos appréciations sur l'avenir des chemins de fer, et sur la situation nouvelle que la loi fait aux actionnaires, nos abonnés, disons-nous, comprendront les motifs qui nous empêchent de répondre à leurs désirs.

Mais, comme en définitive, les administrateurs des chemins de fer souhaitent également que leurs actionnaires soient éclairés sur la situation effective des compagnies, nous avons adressé aux divers conseils d'administration une lettre pour leur demander des renseignements au moyen desquels les actionnaires se rendront compte des probabilités d'avenir.

Nous avons joint à cette lettre le tableau des renseignements que nous croyons nécessaires, et dont la publication ne présenterait aucun inconvénient.

Voici du reste, les termes de cette lettre et le tableau des renseignements demandés :

A Messieurs les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer d

Messieurs,

Les changements apportés dans la situation financière des compagnies par les nouvelles conventions sont si compliqués, que les intéressés n'ont pu s'en rendre un compte exact, et nous recevons chaque jour de nombreuses lettres qui nous demandent des renseignements circonstanciés à cet égard.

Nous avons essayé de réunir ces renseignements ; mais les différences qui existent dans les éléments constitutifs de chaque compagnie nous exposaient à de notables erreurs. Nous avons donc été forcés de nous arrêter, dans la crainte de ne pas satisfaire complétement toutes les parties.

Mais l'utilité de ce travail vous aura sans doute frappé comme nous, et, pour le faciliter, nous avons préparé un cadre qui permettra de le résumer de façon à rendre compréhensibles pour tous la situation présente et l'avenir de chaque Compagnie.

Nous vous prions de vouloir bien faire remplir ce cadre et de nous le retourner ensuite.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le gérant.

COMPAGNIE D	kilom.
Longueur totale des concessions	
— de l'ancien réseau	
— du nouveau réseau	
— de l'ancien réseau exploité	
— de l'ancien réseau en construction	
— du nouveau réseau exploité	
— du nouveau réseau en construction	
Capital total de l'ancien réseau exploité	
Capital : Actions	
Capital : Obligations, capitalisé à 5 0/0	
Revenu minimum par kilomètre	
— maximum par kilomètre	
Epoque de la réunion des deux réseaux	
— du partage par l'Etat	

Dès que les compagnies nous aurons fait l'honneur de nous répondre, nous nous hâterons de publier les renseignements que nous aurons obtenus.

J.-G. BORDOT.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Les recettes de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée présentent, depuis le commencement de l'année 1859, une augmentation énorme comparativement aux produits de 1858.

Les recettes brutes, du 1er janvier au 24 juin 1850 s'élèvent à	47,204,392 25
Elles n'avaient été, pendant la période correspondante de 1858, que de	35,294,799 16
L'augmentation brute pour 1859 est de	11,909,593 09

Soit environ 33 0/0 ; ce qui correspond à une augmentation moyenne du revenu kilométrique de plus de 22 0/0 (1).

Cette semaine encore, l'augmentation kilométrique dépasse 44 0/0.

On attribue généralement cette plus-value aux transports d'hommes et de matériel exécutés pour le compte de l'administration de la guerre pour l'armée d'Italie.

Sans doute, l'immense mouvement qui a eu lieu à destination de Lyon, Turin, Marseille et Toulon joue un rôle important dans l'augmentation des recettes de Paris à Lyon.

(1) Produit kilométrique au 24 juin	1859	34,428 70
— — —	1858	28,021 89
Différence en plus,		6,406 81

Digitized by Google

Mais il nous semble que le développement naturel du trafic sur cette grande artère n'a pas moins contribué que la guerre d'Italie à l'accroissement de recettes que nous signalons.

En faisant le relevé des bulletins hebdomadaires des recettes, nous voyons que le trafic des vingt-cinq premières semaines de 1859, qui en chiffres ronds est de 47,200,000 fr., comporte 32,000,000 fr. de recettes en marchandises et bagages, et 15,200,000 fr. pour les voyageurs. Les 35,300,000 fr. de recettes effectuées pendant la même période de 1858 se répartissaient entre les marchandises et bagages pour 23,000,000 fr., et 12,300,000 francs pour les voyageurs. L'augmentation est donc de 2.900.000 fr. sur les voyageurs et de 9,000,000 fr. sur les marchandises.

Or, nous voyons que la plus forte recette en voyageurs, montant à près d'un million, a eu lieu du 25 au 29 avril, époque du passage des troupes, et la plus forte recette en marchandises, dépassant 1,800,000 fr., du 21 au 27 mai, époque où le plus gros des bagages et du matériel arrivait sur le théâtre de la guerre.

Mais, d'un autre côté, nous remarquons que la plus faible recette en voyageurs montant à 413,000 fr. correspondait au 22-28 janvier; mais que la plus faible recette de 1858 a été, au 1er-7 janvier, de 374,000 fr. La plus faible recette en marchandises (1,097,000 fr.) a été réalisée du 5 au 11 mars; mais la plus faible recette en marchandises pour 1858, n'avait été que 823,000 fr. (1er-7 janvier).

Ainsi, à l'époque de l'année où l'on ne pensait pas à la guerre et où l'on ne faisait par conséquent aucun préparatif, les recettes, tant en voyageurs qu'en marchandises, étaient déjà de beaucoup supérieures à celles de 1858.

On remarquera de plus, que, depuis le chiffre maximum de 988,938 fr. 50 c. fourni par les voyageurs du 25 au 29 avril dernier, le chiffre minimum obtenu depuis cette époque a été de 738,000 fr. par semaine, quoique le passage de l'armée française soit depuis longtemps terminé; or, au mois de juin 1858 les recettes moyennes des voyageurs étaient par semaine de 560 à 570,000 francs tout au plus.

Il faut donc reconnaître qu'une partie de l'augmentation des recettes obtenues par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est un fait normal dont l'effet doit survivre à la guerre actuelle, et s'accroître même encore par le rétablissement de la paix.

C'est une preuve de plus de l'immense mouvement qui tend à ramener le courant commercial du monde entier vers ses anciennes routes, et qui, par le percement de l'isthme de Suez, fait du chemin de Marseille à Paris la ligne de transit entre l'Europe et les Indes orientales.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

La nomination de M. de Chasseloup-Laubat au ministère de l'Algérie avait laissé vacante la présidence du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Nous sommes heureux d'apprendre que M. Simons, un des membres du Conseil de la Compagnie, a accepté cette présidence. Le nom de M. Simons a constamment été lié aux grandes entreprises industrielles de notre époque; il a prêté le concours de son expérience pratique aux Messageries impériales, aux Forges et Chantiers de la Méditerranée, à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, enfin la part qu'il a prise depuis longtemps aux travaux du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, le désignait au choix éclairé de ses collègues comme le digne successeur de M. de Chasseloup-Laubat dans la présidence de l'administration de cette Compagnie.

Cette nomination sera accueillie avec grande faveur par les intéressés et par tous les hommes qui tiennent, à quelque titre que ce soit, à la grande industrie des chemins de fer.

J.-G. Bordot.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS

(Ligne Pio-Centale.)

La Société générale des chemins de fer Romains donne avis au public qu'à partir du 1er juillet prochain, il pourra prendre connaissance, à Paris, dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, n° 99, des cahiers des charges relatifs aux entreprises d'omnibus, de factage et de camionnage, pour le service de la ligne de Rome à Civita-Vecchia.

Les soumissions seront reçues jusqu'au 15 juillet inclusivement.

La Société se réserve le droit de choisir parmi les concurrents les personnes qui présenteront le plus de garanties sous le rapport de la solvabilité, de la capacité et de la moralité.

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE LA GRAND'COMBE.

Assemblée générale du 29 juin.

Mercredi 29 juin a eu lieu la réunion annuelle des actionnaires des mines de la Grand'Combe, au siége social, 57, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la présidence de M. L. Talabot.

Après la lecture du rapport, qui a été écouté avec une vive attention, l'assemblée a voté un dividende de 55 fr. qui sera payé, comme les années précédentes, par moitié, le 1er juillet courant et le 1er janvier prochain.

Nous publierons prochainement cet intéressant travail, ainsi que la liste des obligations sorties au tirage public du 29 juin, et dont le remboursement s'effectuera à partir du 1er octobre prochain.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 24 JUIN 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 24 JUIN.
Paris-Méditerranée	34.428 67	817 50
Nord	27.726 »»	917 50
Orléans	20.221 06	1205 »»
Ouest	18.400 38	510 »»
Bességes	18.032 98	460 »»
Est	16.689 34	595 »»
Genève	12.156 80	495 »»
Midi	11.363 34	470 »»
Ardennes	9.318 39	430 »»
Dauphiné	8.645 22	495 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	23.444 36	457 50
Autrichiens (2)	10.633 »»	398 75
	Au 17 Juin.	
Saragosse	10.284 64	416 25

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Au 17 juin.

F. Grimaud.

BANQUE DE FRANCE.

Le dividende du 1er semestre est fixé à 53 fr. par action.

Il sera payé à bureau ouvert, à dater du 1er juillet prochain, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs.

On devra présenter les titres.

Paris, le 25 juin 1859.

Le secrétaire général de la Banque de France,

Marsaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'il sera fait pour le 1er semestre de 1859 une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action.

Le paiement en aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juillet, de dix heures à deux heures.

Digitized by Google

EMPRUNT DÉPARTEMENTAL DE 50 MILLIONS.

Le paiement des coupons de l'emprunt départemental de 50 millions, échu le 1er juillet 1859, s'effectue à partir dudit jour, de neuf heures à deux heures.

Des bureaux sont ouverts à cet effet, rue de Luxembourg, 9, dans le local de l'ancienne caserne de l'Assomption.

Le remboursement des obligations sorties au tirage, et le paiement des coupons de semestres arriérés continuent à se faire au Trésor, rue de Luxembourg, 2, aux heures ci-dessus indiquées.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Le conseil d'administration de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires ayant pris part à la conversion d'actions anciennes de la Compagnie en actions nouvelles privilégiées et à la souscription d'obligations en émission,

Que les demandes ayant été supérieures au nombre de titres en émission,

Les demandes de conversion et souscriptions faites postérieurement au 25 mai, seront réduites de seize et quarante-neuf centièmes pour cent.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a présenté un projet pour l'ouverture de la ligne de Dôle à la frontière suisse, sur la section comprise entre Mouchard et Pontarlier. Nous apprenons que ce projet vient d'être soumis à M. le ministre des travaux publics.

— La Compagnie du Nord et la Compagnie de l'Ouest viennent de signer un contrat établissant entre elles un tarif commun offrant certains avantages. Elles ont abaissé de 1 fr. 50 c. à 2 fr. par 1,000 kil. le prix de transport des charbons belges pour toutes les destinations de l'ouest de la France, telles que Rouen, le Havre, Cherbourg, Caen, etc.

— La conférence des chemins de fer, qui s'était établie depuis deux ans entre les directeurs des chemins de fer exploités en Belgique, vient de se constituer en cercle permanent. Le but de ce cercle est d'offrir à tous ses membres un point central de réunion; de s'occuper des intérêts généraux des chemins de fer; d'étudier, au moyen de rapports et de discussions, les questions générales qui se rattachent à l'industrie des transports; de rechercher les moyens propres à améliorer l'exploitation des chemins de fer; enfin de réunir, pour les tenir à la disposition des membres de l'association, les publications, les documents et les renseignements de toute nature relatifs aux chemins de fer et à leur exploitation.

D'après le règlement, sont admis de droit, comme membres protecteurs ou effectifs : les membres et secrétaires des conseils d'administrations, les directeurs gérants et les directeurs ou chefs d'exploitation des chemins de fer exploités en Belgique.

Peuvent être admis comme membres effectifs ou honoraires : les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les fonctionnaires supérieurs des chemins de fer exploités en Belgique, et les personnes qui, par leurs études et leurs travaux, peuvent utilement concourir au but de l'association.

Un secrétaire, dont les fonctions seront rétribuées, sera chargé de réunir et de coordonner les documents pour les travaux des conférences.

M. le ministre des travaux publics a bien voulu accepter la présidence d'honneur de ce cercle, dont l'ouverture a eu lieu le 1er de ce mois.

Des cercles semblables existent déjà en France, en Angleterre et en Allemagne, et partout on a reconnu la haute utilité de ces réunions.

— Depuis que les lignes de Guadalajara et de Séville sont livrées au public, l'Espagne, qui n'avait que de forts mauvaises routes il y a moins de dix ans, possède 1,040 kilomètres de chemins de fer, distribués comme suit :

De Madrid à Alicante.	455
De Madrid à Guadalajara.	57
De Castillejo à Tolède.	26,2
Du Grao de Valence à Almansa . . .	87
De Barcelone à Arcyns de Mar . . .	36
De Barcelone à Granollers	29,5
De Barcelone à Martorell	27
De Barcelone à Sarragosse	21
D'Alar à Santander.	91
De Cordoue à Séville.	130
De Langreo à Gijon.	39
De Jerez au Trocadero.	27,5
De Tarragone à Reus.	14
Total.	1,040,2

F. GRIMAUD.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 22 JUIN 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS
Passif.		
Bank-notes émises. . .	31,808,305	797,457,625
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	17,423,305	435,582,625
Balance. . .	31,808,305	797,457,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,171,066	79,276,650
Compte courant de l'Etat créditeur.	9,304,619	232,615,475
Comptes particuliers. .	14,019,013	350,475,325
Billets à sept jours et autres	744,742	18,618,550
	41,792,440	1,044,811,000
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,281,376	282,034,400
Créances particulières.	18,376,275	459,406,875
Bank-notes (portefeuille)	11,447,660	286,192,000
Numéraire.	687,199	17,177,775
Balance. .	41,792,440	1,044,811,000

Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	727,270	18,181,900
Espèces et lingots. . .	159,373	3,984,325
Reste	2,443	61,575
Réserve	232,963	5,824,075
Diminution :		
Circulation des billets.	128,072	3,201,800
Compte courant des particuliers	778,488	19,462,200
Portefeuille.	336,194	8,404,850

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

9 juillet. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à Genève, au siége social, quai du Rhône. Dépôt de 20 actions nouvelles de 500 fr., ou de 40 actions anciennes de 250 fr., à Paris, 28, rue Laffitte, et à Genève, au siége de la Société.

30 juillet. — **Société privilégiée Pie latina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions douze jours avant la réunion, à Paris, à l'agence administrative, rue Taitbout, 57.

30 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19. Dépôt des titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours avant la réunion.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

30 juin. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur les obligations des premier et deuxième emprunts à priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell, de l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de la Glatt, ainsi que de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

30 juin. — **Compagnie des charbonnages belges.** — Paiement de 12 fr. 50 c. par action pour la première moitié du dividende de 1858. A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts sur obligations à la Caisse centrale de la Compagnie, 11, rue de la Chaussée-d'Antin. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais, partie nord du réseau). — Paiement du semestre d'intérêts sur obligations. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de l'emprunt 3 p. 0/0 de la fusion, émission de 1858, et de l'emprunt 3 p. 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 1852 et 1853. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er et 6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

(1) Voir, pour plus amples renseignements, les numéros précédents.

Digitized by Google

1er juillet. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du solde du dividende de 1858 et des intérêts sur obligations,
soit 35 fr. 35 pour les actions anciennes (impôt déduit).
7 » id. nouvelles id.
7 fr. 30 c. pour les obligations (impôt déduit); à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

1er juillet. — **Chemin de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations, savoir : 9 fr. 63 c. par action, impôt déduit; 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des coupons semestriels, soit 9 fr. 58 c. par action, impôt déduit, et 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit: A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 17; à Genève, chez MM. Kohler et Cie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 68 c. par action au porteur, impôt déduit : à Paris, au siége social, rue Bergère, 12, et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux obligations. (Voir le détail aux annonces du 25 juin.)

1er juillet. — **Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations anciennes et nouvelles. (Voir les détails aux annonces du 25 juin.)

1er juillet. — **Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth.** — Paiement des intérêts semestriels sur les sommes versées. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur obligations, soit 25 fr. par obligation. Emprunt 5 0/0 de la Compagnie. (Voir le détail aux annonces du 18 juin.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts de 12 fr. 50 c. sur les actions libérées. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Société B. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmith et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, 26; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1er juillet. — **Chemin de fer du centre (belge).** — Intérêts des obligations : à Bruxelles, à la Banque de Belgique, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Cie, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

1er juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 25 juin.)

1er juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux actions, soit 10 fr. 50 c. par action. (Voir aux annonces du 25 juin.)

1er juillet. — **Société générale des chemins de fer Romains.** — Intérêts sur les obligations émises par la Société, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er juillet. — **Chemin de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du semestre d'intérêt, soit 10 fr. par action nouvelle de 500 fr., et 5 fr. par coupure de 250 fr., dont le quatrième versement a été effectué. A Paris, rue Laffitte, 28.

1er juillet. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende 1859; à Paris, chez MM. Morel, Fatio et Cie, rue Laffitte, 44.

1er juillet. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie-Centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c., 17, rue Laffitte.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Intérêts aux actions libérées de 200 francs. Paris, chez MM. Blount et Cie, banquiers, 3, rue de la Paix.

1er juillet. — **Banque de France.** — Paiement à bureau ouvert et sur présentation de titres du dividende du premier semestre 1859, soit 53 fr. par action.

1er juillet. — **Crédit foncier de France.** — Paiement d'une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action sur le premier semestre de 1859; à la caisse de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

1er juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — In

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 18 au 24 juin	1618	1,061,364 65	655 96	1566	1,000,138 11	638 59	2.72	» »
ORLÉANS (1)	18 — 24 —	1475	1,251,233 23	848 29	1372	1,101,809 39	802 77	5.67	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	18 — 24 —	1406	2,131,456 74	1,515 97	1346	1 414,922 75	1,051 21	44 21	»
OUEST (1)	18 — 24 —	1168	917,604 03	772 39	995	823,220 07	827 37	»	6.65
NORD (1)	18 — 24 —	964	1,005,527 26	1,043 » »	862	951,200 75	1,103 » »	»	5 39
MIDI (1)	18 — 24 —	793	406,522 98	512 63	789	293,769 32	372 32	37.68	»
LYON A GENÈVE	18 — 24 —	231	126,400 61	547 19	227	103,181 30	454 54	20.38	»
ARDENNES (1)	11 — 17 —	157	58,028 85	369 61	92 (2)	28,086 24	305 28	21.07	»
id.	18 — 24 —	157	57,824 11	368 30	92	28,412 57	308 83	10.25	»
DAUPHINÉ	18 — 24 —	134	47,453 88	354 13	90	27,031 86	300 35	17.89	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	18 — 24 —	33	25,018 45	758 13	33	19,046 50	577 17	38.28	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	18 — 24 —	»	»	»	»	»	»	»	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	18 — 24 —	1185	1,200,415 75	1,013 » »	1070	813,586 70	760 36	33.32	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne									
SARAGOSSE	11 — 17 —	482	241,520 37	501 07	455	211,486 59	464 80	7.80	»
VICTOR-EMMANUEL	28 mai 3 —	214	192,443 53	899 26	194	86,343 75	445 07	102.04	» »
OUEST SUISSE	17 juin 23 —	80	29,680 17	371 » »	80	23,023 20	287 78	28.92	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse. F. GRIMAUD.

(2) Dans notre dernier numéro, nous avions établi le produit kilométrique de la semaine du 11 au 17 juin 1858 sur le chiffre de 52 kilomètres exploités fourni par la Compagnie, tandis que le nombre de kilomètres exploités était de 92, à partir du 10 juin de la même année.

Digitized by Google

térêts sur les actions nouvelles (émission du 20 janvier 1857), soit 12 fr. 50 c. par action libérée, sous déduction de 17 c. pour les titres au porteur : à Paris, au siége social, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28; à Marseille, quai de la Joliette; à Lyon, chez MM. P. Gatline et Cᵉ, banquiers.

1ᵉʳ juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts sur les obligations, soit 12 fr. 21 c., impôt déduit, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1ᵉʳ juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement du coupon d'intérêt semestriel, soit 2 fr. 50 c par action sous déduction de l'impôt. A la caisse de la Société de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1ᵉʳ juillet. — **Compagnie générale des eaux.** — Paiement du solde du dividende de 1858, soit 3 fr. 50 c., et de 5 fr. sur le dividende de 1859, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Arnaud ,12.

1ᵉʳ juillet. — **Banque de Darmstadt.** — Intérêts semestriels de 10 fr. 70 c. par action, rue Taitbout, 15.

Du 1ᵉʳ juillet au 27 août. — **Dividendes portugais.** — Paiement du coupon semestriel du 3 0/0 portugais, rue d'Astorg, 12, à Paris.

1ᵉʳ juillet. — **Dette franco-péruvienne.** — Paiement du coupon d'intérêt du premier semestre de 1859 aux porteurs des bons à 1/2 0/0 ; à Paris, rue Saint-Lazare, 31.

1ᵉʳ juillet. — **Caisse Lécuyer et Cᵉ.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. 50 c. par action.

1ᵉʳ juillet. — **Société anonyme des nu-propriétaires.** — Paiement de 2 0/0 pour solde du dividende de 1858, et de 2 0/0 à titre d'intérêt pour le premier semestre 1859, rue Louis-le-Grand, 35.

1ᵉʳ juillet. — **Société Cail et Cᵉ.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Société Cail et Cᵉ, remises en échange des anciens titres de la Société Cavé, soit 9 fr. 73 c. par obligation (impôt déduit), au siége social, quai de Billy, 48.

1ᵉʳ juillet. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Paiement du coupon semestriel, soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 34 c. par action au porteur, impôt déduit; au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

1ᵉʳ juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

1ᵉʳ juillet. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Paiement du dividende de 1858 et des intérêts à 6 0/0 sur les versements effectués ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social.

1ᵉʳ juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr. A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg.

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux actions. (Voir aux annonces du 25 juin.)

APPELS DE FONDS

Depuis le 1ᵉʳ juin. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement facultatif de 100 fr. formant la libération des actions. Intérêts à 6 p. 0/0 l'an. Décision de l'assemblée générale du 31 mai 1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

1ᵉʳ au 30 juin. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Appel du 15ᵉ versement de 5 p. 0/0 sur les actions. (Voir aux annonces du 11 juin.)

Jusqu'au 31 juillet. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour le versement de 15 0/0 par action appelé par avis du 28 mars 1859 et publié dans notre numéro du 9 avril, page 324. (Voir aux annonces de ce jour l'avis de rappel, page 528.)

ÉCHANGE DE TITRES

Depuis le 15 juin. — **Chemin de fer de Bordeaux à la Teste.** — Echange des actions de l'ancienne Compagnie de la Teste contre des actions du chemin du Midi (action contre action); jouissance du 1ᵉʳ janvier 1859; à Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit mobilier.

A partir du 1ᵉʳ juillet. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — Délivrance de titres au porteur pour les actions libérées de 250 fr., rue Laffitte, 17.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1ᵉʳ juin, 1ᵉʳ juillet et 1ᵉʳ octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 25 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1ᵉʳ juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2ᵉ série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1ᵉʳ juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 29 avril 1859, et dont les détails se trouvent à la suite du rapport de la Compagnie, publié dans le numéro du 7 mai, page 413.

1ᵉʳ juillet. — **Chemin de fer du midi et canal latéral à la Garonne.** — Remboursement à 500 fr. des obligations sorties au tirage du 11 juin 1859 ; savoir :

254	obligations,	emprunt de	1856
340	id.	id.	1857
170	id.	id.	1858

à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

1ᵉʳ et 6 juillet. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 16 juin 1859 et dont la liste a été publiée dans notre numéro du 25 juin, page 596. (Voir ce numéro.)

1ᵉʳ juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Remboursement de 48 obligations sorties au premier tirage du 25 juin 1859 ; à la caisse du Crédit mobilier. (Voir les résultats du tirage aux annonces de ce jour.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 6 juin. — **Compagnie de charbonnages belges.** — Emprunt de 700,000 fr. par émission d'obligations de 280 fr. souscrites avant le 1ᵉʳ juillet. Droit de préférence réservé aux actionnaires. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 18 juin, page 564).

P. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 26ᵉ tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 juin 1859.

Le nº	35,325	gagne un lot de	100,000 fr.
Le nº	108,812	id.	50,000
Le nº	165,555	id.	20,000

La liste des numéros des obligations sorties aux tirages précédents, et qui n'ont pas encore été présentées au remboursement, est adressée franco à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION (chambre civile).

Présidence de M. Bérenger.

Audience du 26 avril.

Compagnie des chemins de fer. — Responsabilité en cas de vol. — Fin de non-recevoir tirée de la réception des colis. — Présomption. — Appréciation. — Jugement par défaut — Délai d'opposition.

La fin de non-recevoir tirée, en faveur du voiturier, de la réception des marchandises et du paiement du prix par le destinataire, conformément à l'art. 105 du code de commerce, reçoit exception dans les cas de *fraude* et d'*infidelité*, aux termes de l'art. 108 du même code. Il n'est pas nécessaire que la fraude provienne du fait même du voiturier, il suffit qu'elle soit imputable à l'un quelconque des agents dont ce dernier est responsable d'après les articles 1384 et 1752 du code Napoléon; et ce principe est plus particulièrement applicable aux Compagnies de chemins de fer qui, constituées en Sociétés anonymes, n'agissent et ne peuvent agir que par l'intermédiaire d'agents ou préposés.

Il appartient aux tribunaux d'apprécier souverainement les faits d'où il résulte qu'une soustraction frauduleuse a été commise dans les bureaux d'une Compagnie de chemins de fer, et ils peuvent considérer cette soustraction comme établie en vertu de simples présomptions donnant au juge la conviction que la soustraction n'a pu être commise que par les employés, quels qu'ils soient, de la Compagnie, sans qu'il soit nécessaire que la partie lésée découvre et fasse connaître l'auteur même du détournement.

Le délai pour former opposition à un jugement par défaut faute de plaider devant le tribunal de commerce, court à dater de la signification faite à la partie elle-même, sans qu'il y ait lieu à signification à l'agréé ou mandataire quelconque par lequel cette partie s'est fait représenter.

Rejet de deux pourvois formés par la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée contre trois jugements des 19 juin, 4 et 24 août 1858, rendus par le tribunal de Saint-Marcellin, au profit de MM. Montessuy et Chomer.

M. le conseiller Delapalme, rapporteur; M. Sevin, avocat général, conclusions conformes. Plaidants, Mᵉ Béchard, avocat de la Compagnie demanderesse, et Mᵉ Ambroise Rendu, avocat des défendeurs.

FORGES.

Saint-Dizier, 26 juin :

Rien n'est changé dans la situation du marché ni dans la tenue des prix. Les affaires sont tout à fait inactives ; la production est fort restreinte. Nous sommes au surplus dans les jours de grand calme, où les marchands demandent peu, la plupart des usines font leur inventaire, les ouvriers fêtent Saint-Eloi, leur patron.

Nous n'avons à modifier aucun des prix de notre dernier bulletin.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 19 juin :

Charbons. — On fait beaucoup d'expéditions pour les usines et les fabriques afin de les approvisionner avant l'époque du chômage de la navigation; mais les expéditions pour foyers domestiques sont de peu d'importance.

Comparées à celles de l'année précédente, à la même époque, celles de cette année sont de 22 0/0 plus fortes.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Assemblée générale du 31 mai 1859.

(Extrait du procès-verbal.)

RAPPORT.

MESSIEURS,

Nous avons à vous rendre compte des faits nouveaux et importants qui se sont produits depuis notre dernière assemblée.

Aux termes de notre traité avec l'entrepreneur de la ligne de Civita-Vecchia, le chemin devait nous être livré complétement achevé le 1er octobre 1859; toutefois il a été stipulé que si la livraison était opérée avant le 1er avril, il serait alloué une prime à l'entrepreneur.

Le désir si légitime de Sa Sainteté de voir ouvrir le plus promptement possible le chemin qui mettait en communication Rome avec le port de Civita-Vecchia nous a déterminés à accepter, à titre provisoire, la livraison du chemin faite le 1er avril, et par suite nous avons payé la prime convenue. »

Le chemin a pu être ouvert au transport des voyageurs le 16 avril dernier.

Les halles et les wagons à marchandises n'ayant pas encore été livrés par l'entrepreneur, nous n'avons pu commencer le service des marchandises.

Néanmoins nous avons pris des mesures provisoires pour que ce service pût commencer dans un bref délai, et, peut-être, au moment où nous vous parlons, est-il déjà en activité.

Quoique le jour de notre ouverture n'ait pu être annoncé régulièrement quelque temps à l'avance, que nos services de correspondance et d'omnibus n'aient pu être immédiatement organisés, nous avons cependant transporté, du 17 avril au 15 mai (un mois moins un jour), 8,500 voyageurs.

Le produit a été de 12,542 écus romains 28 baïoques, ou en francs, 67,432 fr. 30 c. pour les voyageurs seulement.

Ce produit sera bientôt augmenté par le développement de la circulation locale au moyen de billets d'aller et retour, de cartes d'abonnement à l'époque des bains de mer, et de trains de plaisir pour les dimanches et jours de fête (1).

Vous savez, Messieurs, que par la facilité des communications le nombre des voyageurs se multiplie. Pour cette ligne surtout, cet accroissement sera très-considérable, parce que l'ouverture de la voie ferrée apportera dans les habitudes locales un changement notable. Ainsi, les voitures qui desservaient la route de Rome à Civita-Vecchia employaient dix à douze heures pour faire ce trajet. Toute personne qui avait affaire de l'une à l'autre ville, perdait forcément trois jours, un jour pour aller, un jour pour le retour et un jour pour vaquer aux affaires. Si l'on ajoute que les voitures publiques étaient toutes dans un délabrement qui faisait de ce voyage un véritable supplice, vous comprendrez, Messieurs, avec quelle répugnance de tels déplacements étaient entrepris. Il résultait de cet état de choses un grand préjudice pour tous les intérêts; on le comprend d'autant mieux que Civita-Vecchia est un port franc, qui sert presque seul à l'importation et à l'exportation des produits pour la plus grande partie des Etats pontificaux.

L'ouverture du chemin qui met Civita-Vecchia à deux heures de Rome permet ainsi de faire dans une journée le voyage d'aller et retour, de consacrer environ neuf à dix heures aux affaires, et assure, par suite, un développement considérable de circulation.

Dans nos évaluations primitives qui portaient à un million le bénéfice net de l'exploitation, nous ne faisions figurer le chiffre de la circulation que pour soixante mille voyageurs.

Or, notre premier mois d'exploitation prouve que ce chiffre sera certainement dépassé de beaucoup, et que probablement il sera doublé dès l'année courante.

Quant aux marchandises, nous avions calculé qu'elles compteraient pour les deux tiers dans le produit de notre chemin. Aujourd'hui nous sommes certains, par suite de l'empressement manifesté dès à présent par le commerce de voir commencer cette partie du trafic, ainsi que par les quantités de marchandises qui nous sont offertes, que nos espérances seront dépassées comme elles l'ont été pour les voyageurs.

Nous devons ajouter que si nos produits bruts doivent présenter de magnifiques résultats, les frais d'exploitation de cette ligne placée dans des circonstances exceptionnelles, qui font que tout le trafic est à parcours total, seront excessivement modérés et laisseront une part plus large aux bénéfices nets.

Nous avons l'espérance, Messieurs, que lorsque les premières sections de Rome à Ancône, et de Bologne à Ancône seront ouvertes, les mêmes résultats se produiront et justifieront ainsi toutes nos prévisions.

Dans notre assemblée du 25 août 1858, à la suite des communications que nous avons eu l'honneur de vous faire sur la situation nouvelle créée par le décret du 22 mai 1858, et sur la nécessité où nous nous trouvions, en conséquence, de changer toute l'économie de notre organisation financière, vous nous avez donné des pouvoirs spéciaux pour cet objet, et nous devons vous rendre compte de l'usage que nous en avons fait.

Vous savez, Messieurs, que notre capital-actions était de 85 millions de francs, divisé en 170,000 actions de 500 francs.

Nous nous étions conformés, pour la constitution de ce capital, à tous les précédents; et quoique, d'après nos statuts, nous eussions le droit d'émettre des actions au porteur libérées seulement de 100 fr. par action, nous élevâmes à 150 fr. le premier versement.

Confiants dans la législation qui régissait la matière, nous comptions exécuter la plus grande partie des travaux avec les obligations qui complétaient le capital jugé nécessaire pour achever le réseau qui nous a été concédé.

Mais le décret du 22 mai 1858 a renversé tous nos projets.

On lit dans l'article 5 de ce décret: « Les » obligations ne peuvent être négociées et co- » tées en France que lorsque le capital social, » ou la partie de ce capital représenté par » des actions, est intégralement versé. »

Dès lors, pour pouvoir émettre les obligations de notre Société, il était nécessaire de libérer préalablement les actions, difficulté bien grande pour des chemins en construction, car il fallait appeler 350 fr. par action.

Mais un appel de fonds aussi considérable aurait-il eu le résultat désiré? Il est permis d'en douter. Que serait-il arrivé si les actionnaires n'avaient pas répondu à notre appel? Il y avait là un danger véritable, et c'est sous cette influence que, dans l'assemblée du 25 août, vous nous avez donné le pouvoir de réduire les actions émises, les libérer, les mettre en harmonie avec le décret du 22 mai 1858 sur les valeurs étrangères, et faire jouir les actionnaires des bénéfices provenant des économies dans les travaux; enfin, d'obtenir du gouvernement français l'autorisation d'émettre les obligations qui compiètent le capital social.

Votre Conseil d'administration prit en conséquence les résolutions nécessaires pour se conformer au décret du 22 mai 1858, sans compromettre le crédit de la Société. Ces résolutions se résument ainsi :

Faculté pour les porteurs d'actions de les réduire de deux à une, ce qui élevait immédiatement le versement effectué à 300 fr.; et libération de l'excédant par un appel de fonds et par une réduction provenant d'économies sur les travaux.

La Caisse générale des chemins de fer resta chargée des actions qui devaient rentrer à la Société par suite de ce changement.

Les directeurs de la Caisse générale des chemins de fer ont favorisé cette combinaison qui rendait plus facile la libération des actions, sans opérer aucun changement aux statuts,

(1) Un premier train de plaisir a eu lieu le dimanche 29 mai et a transporté plus de mille voyageurs.

Digitized by Google

puisque le nombre et la valeur nominale des actions n'étaient pas modifiés.

Dès que ce changement fut opéré, et qu'ainsi furent accomplies les prescriptions du décret du 22 mai 1858, l'émission des obligations fut autorisée.

Mais là ne devaient pas s'arrêter nos difficultés : des intérêts hostiles et aveugles s'emparèrent, pour les incriminer, de ces changements indispensables à la marche de notre Société et nécessaires pour l'affranchir des dangers qui étaient nés du décret du 22 mai 1858.

Des procès nous furent intentés à Paris et à Rome. Ces procès, dirigés par la même main, étaient les tristes effets des plus regrettables rivalités; ils se sont terminés devant l'évidence du droit de notre Société, par un double désistement donné devant les tribunaux de Paris et de Rome. Du reste, ces procès n'avaient pas arrêté l'émission des obligations, et la souscription ouverte le 12 septembre 1858 fut remplie avec un tel empressement que les souscripteurs ont vu réduire à 25/00 le montant de leur souscription.

Ce résultat vous prouvera, Messieurs, combien eût été grand le succès de notre combinaison financière, sans le décret du 22 mai, et si nous avions pu émettre les 90 millions d'obligations en ajournant pendant plusieurs années tout nouvel appel de fonds sur les actions.

Les procès dont nous venons de parler nous ont révélé une imperfection de l'article 51 de nos statuts, ou plutôt une équivoque à laquelle il a pu prêter.

Cet article est ainsi conçu :

« Toutes les contestations qui pourraient » s'élever entre les associés ou actionnaires » sur l'exécution des présents statuts seront » jugées par les tribunaux compétents de » Rome.

» Les contestations touchant à l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent » être dirigées, soit contre le Conseil d'administration, soit contre un de ses membres, » qu'au nom de la masse des actionnaires, et » en vertu d'une délibération de l'assemblée » générale.

» Tout actionnaire qui veut provoquer une » contestation de cette nature, doit en faire, » vingt-cinq jours au moins avant la prochaine » assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est » tenu de mettre la proposition à l'ordre du » jour de cette assemblée.

» Si la proposition est repoussée par l'assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire » en justice, dans son intérêt particulier; si » elle est accueillie, l'assemblée désigne un » ou plusieurs commissaires pour suivre la » contestation.

» Les significations auxquelles donne lieu la » procédure ne peuvent être adressées qu'aux » commissaires, et dans aucun cas elles ne » doivent l'être aux actionnaires personnellement. Le siége de la Société, à Rome, sera » son domicile légal, et à Paris, au lieu déterminé par le Conseil d'administration. Toutes » significations devront y être faites. »

Notre pensée, en soumettant à l'approbation du gouvernement pontifical nos statuts, avait toujours été que l'assemblée générale des actionnaires était souveraine pour décider des mesures utiles aux intérêts généraux de la Société, et que quand elle avait pris une délibération, il n'était pas permis à un actionnaire isolé de venir combattre devant les tribunaux les mesures prises à la majorité par l'assemblée générale.

La rédaction du second paragraphe de cet article a donné lieu à une interprétation contraire à l'esprit qui l'a dicté. Les statuts avaient voulu qu'un membre isolé ne pût intenter une action contre une résolution touchant l'intérêt général et collectif de la Société. On a paru croire que cet intérêt général et collectif devenait un intérêt particulier et personnel, considéré au point de vue d'un actionnaire, et que dès lors un actionnaire aurait le droit d'intenter une demande contre une résolution d'un intérêt général.

S'il en était ainsi, ce serait l'anarchie.

En effet, tandis que l'assemblée générale aurait adopté une mesure, et que cette mesure serait appliquée à la presque totalité des actionnaires, un porteur d'une seule action pourrait, de bonne ou de mauvaise foi, dans ce qu'il appellerait un intérêt purement personnel, soumettre aux tribunaux l'appréciation de votre décision, c'est-à-dire réclamer pour lui une situation particulière, contradictoire avec celle de la masse des actionnaires.

Enoncer une pareille hypothèse c'est montrer qu'il est nécessaire de ne pas en laisser subsister la possibilité, et qu'il faut faire disparaître des statuts l'équivoque résultant de l'article 51.

Il suffira, à cet effet, de rédiger cet article de la manière suivante :

« Toutes les contestations qui pourraient » s'élever entre les associés ou actionnaires » sur l'exécution des présents statuts seront » jugées par les tribunaux compétents de » Rome.

» Les contestations touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent être » dirigées, soit contre la Société, soit contre le » Conseil d'administration, soit contre un de » ses membres, qu'au nom de la masse des actionnaires et en vertu d'une délibération de » l'assemblée générale.

» Il en sera de même de toute demande » qu'un ou plusieurs actionnaires voudraient » intenter contre les délibérations des assemblées générales ordinaires ou extraordinaires.

» Tout actionnaire qui veut provoquer une » contestation de cette nature doit en faire, » vingt-cinq jours au moins avant la prochaine » assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est » tenu de mettre la proposition à l'ordre du » jour de cette assemblée.

» Si la proposition est repoussée par l'assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier; si elle est accueillie, l'assemblée désigne un ou plusieurs commissaires pour suivre la contestation.

» Les significations auxquelles donne lieu la » procédure ne peuvent être adressées qu'aux » commissaires, et dans aucun cas elles ne » doivent l'être aux actionnaires personnellement. Le siége de la Société, à Rome, sera » son domicile légal, et à Paris, au lieu déterminé par le Conseil d'administration ; toutes » significations devront y être faites. »

Nous avons pensé qu'il était utile de profiter de votre assemblée annuelle ordinaire pour vous convoquer en assemblée extraordinaire, à l'effet de vous soumettre cette nouvelle rédaction de l'article 51 de nos statuts, et de vous demander l'autorisation d'en poursuivre l'homologation devant le gouvernement pontifical.

Cette addition suffira pour faire disparaître toute difficulté: il sera bien entendu, désormais, que lorsqu'une assemblée générale des actionnaires de notre Société aura pris des décisions, il ne sera plus permis à un actionnaire isolé de les contester autrement que dans les formes prescrites par l'art. 51.

Ces explications terminées, nous rentrons dans l'exposé de la situation de notre entreprise.

§

Raccordement dans Rome.

Notre ligne de Civita-Vecchia à Rome arrive aujourd'hui à une gare provisoire située hors de Rome, à la Porte-Portèse.

Pour développer son trafic, nous avons compris qu'il fallait lui faire traverser le Tibre et la souder à notre grande ligne de Rome au Pô.

Comme nous l'avons dit dans une précédente assemblée, nous avons fait étudier ce raccordement et projeté la gare définitive au pied des Thermes de Titus, en face du Colisée.

Le gouvernement pontifical a approuvé le choix de cet emplacement.

Nous avons fait un traité spécial, à forfait, pour ce raccordement.

Les projets de tracé sont actuellement soumis au gouvernement.

Digitized by Google

§

Ligne de Rome au Pô.

A notre assemblée du 25 août dernier nous avons eu la satisfaction de vous apprendre qu'après avoir été obligés de demander judiciairement la résiliation du traité d'entreprise générale qui avait été concédé au Crédit mobilier toscan et au sieur Sarti, pour la construction de la totalité de la ligne de Rome au Pô, nous avions pu obtenir cette résiliation à l'amiable. Les devis de nos ingénieurs nous donnent la certitude que nous pourrons établir notre voie à un prix inférieur à celui du traité résilié.

Mais nous restions obligés envers MM. Roblin et Senty, pour la fourniture du matériel fixe et roulant, au prix de 39 millions.

Dégagés du traité principal vis-à-vis du Crédit mobilier toscan, nous devions chercher à nous dégager de ce traité accessoire qui en avait été le complément.

Nous espérions obtenir cette résiliation comme avait été accordée celle du traité principal; toutefois nous avons dû consentir à une résiliation amiable moyennant indemnité. Mais dans l'intervalle une baisse considérable s'étant produite sur le prix des fers, il en est résulté pour nous un avantage important, parce que l'indemnité payée ne représente environ que le quart du bénéfice que la Société réalisera.

La guerre qui vient d'éclater et la prudence qu'elle devra imposer au Conseil d'administration dans les travaux et les fournitures rendent cette résiliation d'autant plus avantageuse pour la Société.

Nous nous trouvons donc complétement dégagés de ces anciens traités, et nous pourrons actuellement réaliser toutes les économies que nous vous avons fait espérer dans nos précédents rapports.

Notre ligne de Rome au Pô se divise en deux grandes sections: celle de Rome à l'Adriatique et celle d'Ancône au Pô. Nous allons vous en entretenir successivement.

§

Section de Rome a l'Adriatique.

La presque totalité des projets de cette section est soumise à l'approbation du gouvernement.

Aussitôt que nous aurons cette approbation, nous nous occuperons de donner à des entrepreneurs les travaux de cette ligne.

Nous avons adopté pour cette portion de notre réseau le système des entreprises sur séries de prix, concédées sur soumissions après appel à la concurrence par la voie de la publicité. Le Conseil d'administration s'est réservé d'apprécier la capacité, les ressources financières et la moralité des soumissionnaires.

L'application de ce système exigeait la rédaction pour chaque lot d'entreprise de projets de détail complets, comprenant cahier des charges, séries de prix, détails estimatifs et autres accessoires dont la Société n'a pas à s'occuper lorsqu'il s'agit de traités à forfait.

Ce travail fort long a été immédiatement entrepris et se poursuit avec activité; il est actuellement sur le point d'être terminé.

Déjà les premiers et deuxième lots, ainsi que les souterrains du Balduini et du Fossato, points auxquels la ligne ferrée traversera les Apennins, ont pu être mis en adjudication, et nous avons obtenu de la part des entrepreneurs de travaux publics des offres avantageuses à la Société.

Nous attendons les approbations du gouvernement pour statuer sur ces soumissions.

Cependant nous n'avons pas laissé sans travaux cette importante section. Ainsi des terrassements et des travaux d'art ont été exécutés entre Rome et Monte-Rotondo. En outre, comme les travaux des deux tunnels du Balduini et du Fossato étaient ceux qui demandaient un plus long délai d'exécution, nous les avons fait attaquer et continuer en régie, en attendant qu'ils pussent être concédés à des entrepreneurs. Déjà au tunnel du Balduini, sur 1,673 mètres de galerie, nous avons atteint dans l'exécution une longueur de 1,200 mètres environ de petite galerie.

Ces travaux, en avançant le moment de la mise en exploitation, ont eu pour avantage de nous faire reconnaître que la nature du sol facilite singulièrement le percement, et que l'établissement des deux tunnels *à deux voies* pourra avoir lieu à un prix inférieur de moitié à celui qui, dans l'entreprise résiliée, avait été appliqué à ce travail *pour une voie* seulement.

§

Section d'Ancône au Pô.

Nous avons traité pour l'acquisition des terrains, l'exécution des travaux d'art et des terrassements de cette section, avec MM. Briau et C^e^, moyennant le prix à forfait de 17,250,000 francs, ce qui fait ressortir pour cette section de 254 kilomètres environ à 68,000 fr. par kilomètre le prix de l'assiette de la voie, y compris la fourniture du ballast, les clôtures et la pose du télégraphe électrique.

MM. Briau et C^e^ ont pris pour directeur des travaux M. Decharme, ingénieur en chef des ponts et chaussées de France. Tout doit nous faire espérer de leur part une bonne exécution des travaux.

Nous avons déjà obtenu du gouvernement l'approbation du tracé et du profil de la partie comprise entre Bologne et Rimini.

Nos projets des travaux d'art de 10 mètres et au-dessous lui ont été soumis et ont été adoptés par lui.

Les projets de grands ponts vont également lui être soumis.

Les expropriations sont presque terminées.

Les terrassements, les travaux d'art sont attaqués en partie.

Nous espérons aussi obtenir très-prochainement du gouvernement l'approbation de la partie comprise entre Rimini et Sinigaglia.

En dehors des grands ponts, il existe sur cette section un tunnel de près de 1,000 mètres de longueur dont l'établissement pouvait apporter des retards.

Les travaux ont dû naturellement commencer par ce tunnel. Aujourd'hui la petite galerie est entièrement percée, de manière qu'on peut le parcourir dans toute sa longueur. La grande galerie est largement attaquée et déjà fort avancée; nous sommes assurés que cet important travail ne restera pas en retard, et qu'il sera achevé à la même époque que les autres parties de cette ligne.

§

Matériel fixe et roulant.

Nous avons dû songer à pourvoir à la fourniture et à la pose du matériel fixe et à la fourniture du matériel roulant.

Nous avons cru nécessaire de scinder la fourniture des différents genres d'appareils essentiels au complet armement de nos lignes, et de réserver chaque nature d'appareil aux constructeurs spéciaux.

A cet effet, nous avons confié à nos ingénieurs la rédaction des cahiers des charges. Les différents fournisseurs sont appelés concurremment à soumissionner, sauf au Conseil à apprécier ceux qui, en offrant les meilleures conditions comme prix, présentent en même temps le plus de garantie de solvabilité, de capacité et de moralité.

§

Vous le voyez, Messieurs, nous nous trouvons actuellement dans d'excellentes conditions, et tout concourt à prouver que les espérances que nous avons fait concevoir ne seront pas déçues.

Nous avons compris que les circonstances politiques nous imposent une grande prudence dans la conduite de nos travaux; nous les continuerons, mais en les modérant sagement, sans jamais les interrompre, quelle que soit la marche des événements. Nous devons surtout vous faire remarquer les avantages de notre entreprise, au milieu même des luttes qui agitent l'Italie. D'un accord unanime, et grâce à la sagesse des gouvernements de l'Europe, les Etats du Saint-Père sont mis à l'abri de toute espèce de conflit. Que la guerre arrive jusqu'à leurs frontières, ils n'en jouiront pas moins du calme, de la paix et de la prospérité.

Digitized by Google

Nos travaux sont donc à l'abri de toute éventualité fâcheuse ; les événements actuels n'ont pu et ne pourront leur porter aucune atteinte, et notre Société doit gagner en crédit, par suite de la situation exceptionnelle des Etats de l'Eglise.

§

Nomination d'un nouveau membre du Conseil d'administration.

L'article 17 des statuts porte que le Conseil d'administration se composera de seize membres ; néanmoins, jusqu'à ce jour, quinze membres seulement avaient été nommés.

Nous avons cru nécessaire de compléter le nombre statutaire.

Le Conseil d'administration avait plusieurs fois signalé une lacune : c'était l'absence dans son sein d'un homme appartenant au corps des ponts et chaussées, et pouvant l'éclairer sur les points qui demandent des connaissances spéciales.

C'est à ce titre que M. Carvalho, l'un des ingénieurs qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Midi en France, a été choisi par nous.

Nous venons vous proposer de ratifier sa nomination.

Nous ne terminerons pas ce rapport, Messieurs, sans exprimer notre reconnaissance à Sa Sainteté pour l'honneur qu'elle a daigné faire à cette assemblée en envoyant au milieu d'elle le fonctionnaire éminent qui est chargé de la direction supérieure de la grande industrie des chemins de fer dans les Etats pontificaux.

La présence au milieu de vous de M. le duc de Massimo est une preuve de l'intérêt et de la protection que le gouvernement de Sa Sainteté accorde à notre entreprise. Qu'il nous soit permis d'ajouter l'expression de notre reconnaissance personnelle pour M. le duc commissaire général des chemins de fer, qui a su toujours si bien concilier les devoirs de sa haute position avec la bienveillance due à des Français qui sont venus apporter dans les Etats de l'Eglise leurs capitaux et leur activité, en cimentant ainsi par l'alliance des intérêts l'alliance politique des deux peuples et la communauté de leurs croyances religieuses.

Le président met ensuite aux voix l'approbation des comptes et des conclusions du rapport.

L'assemblée adopte à l'unanimité les résolutions suivantes :

RÉSOLUTIONS.

L'assemblée générale approuve :

1° Les différents actes du Conseil d'administration ;

2° Les comptes présentés, s'arrêtant au 31 décembre 1858 ;

3° La nomination de M. Carvalho comme membre du Conseil d'administration.

En outre,

L'assemblée générale

Décide que l'article 51 des statuts sera ainsi rédigé :

« Toutes les contestations qui pourraient » s'élever entre les associés ou actionnaires » sur l'exécution des présents statuts, seront » jugées par les tribunaux compétents de » Rome.

» Les contestations touchant l'intérêt général et collectif de la Société ne peuvent » être dirigées soit contre la Société, soit » contre le Conseil d'administration, soit » contre un de ses membres, qu'au nom de » la masse des actionnaires, et en vertu d'une » délibération de l'assemblée générale.

» Il en sera de même de toute demande » qu'un ou plusieurs actionnaires voudraient » intenter dans un intérêt purement personnel.

» Tout actionnaire qui veut provoquer une » contestation de cette nature doit en faire, » vingt-cinq jours au moins avant la prochaine » assemblée générale, l'objet d'une communication au Conseil d'administration, qui est » tenu de mettre la proposition à l'ordre du » jour de cette assemblée.

» Si la proposition est repoussée par l'assemblée, aucun actionnaire ne peut la reproduire en justice dans son intérêt particulier ; si elle est accueillie, l'assemblée » désigne un ou plusieurs commissaires pour » suivre la contestation.

» Les significations auxquelles donne lieu » la procédure ne peuvent être adressées » qu'aux commissaires, et, dans aucun cas, » elles ne doivent l'être aux actionnaires personnellement. Le siége de la Société, à Rome, » sera son domicile légal, et, à Paris, au lieu » déterminé par le Conseil d'administration ; » toutes significations devront y être faites. »

L'assemblée donne pouvoir au Conseil d'administration, ou aux membres qui seront désignés par lui, de poursuivre, auprès du gouvernement pontifical, l'approbation de cette nouvelle rédaction ou de toute autre qui serait adoptée, de concert avec le gouvernement, dans le même but.

Après ce vote, M. le duc de Massimo demande la parole et s'exprime ainsi :

« Permettez-moi, Messieurs, d'ajouter peu » de mots au rapport que MM. les administrateurs viennent de faire à cette assemblée.

» C'est en vertu des pouvoirs qui me sont » conférés par le règlement pontifical, et » d'après le mandat spécial qui m'a été donné » par le gouvernement de Sa Sainteté, que j'ai » l'honneur, Messieurs, de siéger pour la première fois parmi vous et d'assister à cette » assemblée générale.

» J'ai la satisfaction de vous dire, d'abord, « que mon gouvernement a vu avec plaisir » que la ligne de Rome à Civita-Vecchia a pu » être ouverte au public six mois environ » avant l'époque fixée dans le cahier des » charges. Les sacrifices que la Compagnie a » dû s'imposer pour atteindre ce résultat ne » seront pas perdus pour elle, j'en suis convaincu.

» Il est à désirer, maintenant, que les travaux qui restent encore à faire soient poussés avec activité, afin que l'engagement pris » par votre Compagnie de terminer complétement cette ligne dans le mois d'octobre prochain, soit rempli.

» Il y a aussi d'autres points sur lesquels le » gouvernement du Saint-Père doit insister, » et qui ont été déjà le sujet d'une communication que j'ai faite à votre Conseil d'administration.

» La nomination, d'abord, d'un ingénieur » directeur général des travaux, choisi parmi » les ingénieurs de première classe du corps » des ponts et chaussées français, agréé par le » gouvernement romain, et qui devra résider » dans les Etats pontificaux, est une mesure » indispensable pour bien conduire les études » et les travaux des chemins de fer, et pour » donner au gouvernement la garantie nécessaire, conformément à l'art. 36 du cahier » des charges.

» La juridiction, aussi, qui doit appartenir » au comité de Rome, siége de la Société, » conformément aux articles 4 et 23 du pacte » social, doit être bien définie, de manière à » répondre aux engagements contractés par » la Compagnie et aux exigences immédiates » du service.

» En outre, un dépôt suffisant d'argent devrait être conservé constamment dans une » Banque publique, à Rome, pour pourvoir au » paiement des travaux d'après l'esprit de » l'art. 30 du cahier des charges.

» Je me plais à constater, Messieurs, l'empressement avec lequel MM. les administrateurs se sont engagés à adhérer aux justes » demandes de mon gouvernement ; j'en attends donc l'accomplissement dans le plus » bref délai possible.

» Si la Compagnie et son Conseil veulent » satisfaire, comme je n'en doute pas, aux désirs du gouvernement du Saint-Père en remplissant loyalement leurs obligations, le concours et la protection sincère de ce gouvernement ne leur manqueront pas.

» Pour ce qui concerne la modification proposée et délibérée de l'art. 51 des statuts, » je me réserve de la soumettre à mon gouvernement et de faire connaître ensuite aux

Digitized by Google

» représentants de la Compagnie, à Rome, sa » décision.

» Il est enfin de mon devoir d'exprimer ici » ma reconnaissance la plus sincère pour l'ac- » cueil empressé que je viens de recevoir, à » Paris, de la part de MM. les administrateurs, » et je leur en exprime ma satisfaction per- » sonnelle.

» Je dois aussi constater avec plaisir l'em- » pressement que MM. les administrateurs du » comité de Rome, et particulièrement de » M. le baron de Pontalba, administrateur » délégué avec lequel je correspondais direc- » tement, ont mis dans les relations que j'ai » eu l'honneur d'avoir avec eux, et le désir » qu'ils ont constamment montré de satisfaire » aux demandes du gouvernement de Sa Sain- » teté, tout en sauvegardant les intérêts de la » Société qui leur étaient confiés. »

Des applaudissements réitérés accueillent les paroles sympathiques de M. le duc de Massimo.

La séance est levée.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Quatrième assemblée générale, du 30 mai 1859.

PRÉSIDENCE DE M. LE CHEVALIER DE SEILLER, vice-président du Conseil d'administration.

RAPPORT.

Messieurs,

Les circonstances dans lesquelles se réunit l'assemblée générale sont des plus graves ; mais nous espérons que l'exposé de la gestion pour l'année 1858 montrera que rien dans notre situation actuelle ne motive l'espèce de panique qui a saisi les porteurs de nos titres. Cet exposé présentera, comme à l'ordinaire, d'abord la situation des travaux de premier établissement, ensuite les résultats de l'exploitation pour 1858, enfin les mesures administratives.

Première partie.

TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

I. — CHEMINS DE FER.

D'après nos conventions avec l'Etat, la section de chemin de fer de Szégédin à Témesvar devait être ouverte à l'exploitation au milieu de 1858. Nous avons réussi à la livrer au public le 16 novembre 1857. La section de Témesvar au Danube a été ouverte le 20 juillet 1858, et le passage de la Theiss, qui, depuis le 16 novembre, se faisait sur pont provisoire, a été inauguré sur le pont définitif le 2 décembre 1858, en présence de S. A. I. R. l'archiduc Albrecht.

La Compagnie a donc largement tenu ses engagements et maintenant sa tâche est remplie, et elle peut se borner aux développements de ses chemins pour accroître les produits de l'exploitation ou en diminuer les charges. Elle n'a pas non plus perdu ces objets de vue dans l'année si laborieuse de 1858, et heureusement la partie la plus essentielle de cette entreprise importante est à peu près achevée, et on en sent déjà les bons effets dans les résultats de l'exploitation de 1859.

Ligne du Nord. — Longueur, 469 kil. 801.

La ligne du Nord présente une longueur totale de 469 kilomètres 801 mètres.

Non compris la section litigieuse de Bodenbach à la frontière, nous avons maintenant sur cette longueur une seconde voie sur 58 kil. 80, non compris les voies supplémentaires des stations.

La réfection des voies a été poussée de telle façon en 1858, que sur la voie principale le travail à faire de 71 kil. 422 m. à la fin de 1857, se trouvait réduit à la fin de 1859 à 33 kil. 188 m.

Pour la seconde voie, il n'y a à consolider que 17 kil. 068 m., à quoi il faudra ajouter les voies des stations dans lesquelles on conservera les rails actuels, en ajoutant seulement des éclisses aux joints, comme cela a été déjà fait avec succès pour la voie courante, entre Zalesi et Bodenbach, sur 32 kil. 083 m. de longueur.

On a remplacé en 1858 vingt-deux ponts en bois de 3 m. 79 à 15 m. 17 d'ouverture par des ponts en fer. Le nombre de ponts ainsi changés jusqu'à présent est de soixante-seize.

Les travaux des stations ont suivi les progrès de ceux de la voie courante.

Les stations de Pardubitz et celle d'Aussig, où viennent s'embrancher des chemins de fer appartenant à d'autres compagnies, ont été complétées, et bientôt les bâtiments pour le service en commun ne laisseront rien à désirer. La ligne qui s'embranche à Pardubitz, et qui doit rattacher à notre ligne du Nord toute la région industrielle du nord-est de la Bohême, a été ouverte jusqu'à Reichenberg sur 166 kil. 892 le 10 courant (1). La ligne d'Aussig à Toeplitz a été ouverte le 20 mai 1858.

On a établi une nouvelle station (Melnick, entre Berkowitz et Weltrus), et on a créé les établissements pour le service des marchandises dans trois stations (Brandeis, Ubersko et Stefenau), on a augmenté les voies ou les dépendances dans dix autres (Brüsan, Früban, Wildenschwert, Zamrsk, Prélouc, Elbeteinitz, Kolin, Podiebrad, B. Brod et Hautnitz).

Tous ces travaux, et d'autres moins importants, qui ont été exécutés pareillement en 1858, sont la conséquence d'un développement de trafic déjà acquis ou à provoquer. Les mêmes motifs exigent une extension de la gare de Prague et une modification de ses abords ; mais on attendra pour entreprendre ces travaux que les circonstances soient plus favorables.

Ligne du Sud-Est. 1° de Marschegg à Szégédin Longueur, 418 kil. 444.

Sur la ligne du Sud-Est, de Marschegg jusqu'à Szégédin, on a refait, en 1858, 38 kil. 385 m. de voie, et il ne reste à refaire ou à consolider que 24 kil. 275 m., ainsi que les voies supplémentaires des stations. On a travaillé avec beaucoup d'activité à la substitution de constructions en maçonnerie et en fer aux ponts en bois qui existaient sur cette section. Les travaux des deux ponts, très-importants, de la Gran et de l'Eipel, chacun de trois portées (2), franchies au moyen de deux poutres en fer à grands treillis, ont été poussés en 1858, au point que le pont de l'Eipel a pu être livré à l'exploitation avec le succès le plus satisfaisant le 7 avril 1859, et que le pont de la Gran sera fini dans le courant de juin prochain.

Maintenant, il ne reste plus sur toute cette section que le pont de Waag, encore en assez bon état pour pouvoir être conservé jusqu'à des temps meilleurs.

2° Szégédin à Témesvar. — Longueur, 113 kil. 886.

La section de Szégédin à Témesvar a été livrée à l'exploitation par la Compagnie à la fin de 1857 avec quelques ouvrages provisoires. On a pu, dans le courant de 1858, supprimer tous les ponts provisoires, même celui de la Theiss. Le pont définitif de la Theiss, composé de 8 ouvertures de 42 mètres chacune, franchies avec des arcs en tôle sur piles en fonte remplies de béton et sur culées en maçonnerie, fut commencé le 14 juillet 1857, et a pu, grâce au système adopté, être livré à l'exploitation le 2 décembre 1858, après des épreuves très-satisfaisantes.

La section de Szégédin à Témesvar se trouve donc terminée dans ses constructions les plus importantes, et il ne reste guère qu'à compléter les stations principales et à recouvrir avec du gravier, qu'on peut maintenant aller chercher par chemin de fer, le sable fin que l'on prit sur place au moment de la construction des voies.

On n'a pas oublié que cette section du chemin de fer devait être construite par les soins et aux frais de l'Etat, et que nous ne sommes intervenus que comme entrepreneurs.

Nous avons la satisfaction d'annoncer que tous les travaux, parmi lesquels s'en trouvaient d'assez difficiles, comme le pont de la Theiss, pourront être terminés sans dépasser le prix à forfait pour lequel la Compagnie s'était chargée de l'entreprise.

3° De Témesvar au Danube et d'Orawitza à Jassenowa. — Longueur, 157 kil. 258.

L'exécution de la section de Témesvar au Danube devait être en tous cas l'œuvre de la Compagnie depuis Témesvar jusqu'à Jassenowa, sur 97 kilom. 783 mètres de longueur. A partir de Jassenowa jusqu'à Baslasch sur le Danube, on a utilisé une section de la ligne des mines, construite entre Orawitza et Basiasch, et que nous avons reçue de l'Etat. La partie que nous avons construite a été établie avec beaucoup de soin et de rapidité et dans les meilleures conditions d'entretien, avec un système de voie très-résistant et du ballast de très-bonne qualité. Les nombreux cours d'eau traversés ont été franchis au moyen de ponts en maçonnerie et en fer.

Les voies de la section de Jassenowa à Basiasch ont été consolidées par le renouvellement des traverses, l'adjonction des éclisses aux joints des rails, et par la reconstruction ou la suppression de quelques ponts en bois. La seule construction qui laisse maintenant à désirer sur cette ligne est le pont de la Néra en bois, de 56 m. 88 c. de long en cinq travées, qu'il sera possible de maintenir encore plusieurs années en l'entretenant avec les bois provenant de la démolition des ponts de l'Eipel et de la Gran.

Section de Jassenowa à Orawitza.

La section de Jassenowa à Orawitza a peu de fréquentation, et on pourra y exécuter successivement le renouvellement des traverses devenu nécessaire. Ce renouvellement se fera au moyen du bois de hêtre que l'on prépare dans les domaines de la Compagnie par le procédé du docteur Boucherie.

Station de la ligne du Sud-Est.

Si, revenant sur nos pas, nous voulons donner une courte analyse des travaux des stations de la ligne du Sud-Est, nous trouvons comme résultats de 1858 :

1° L'achèvement à peu près complet des ateliers de Neuhausel et de Pesth, si nécessaire pour le service du matériel ;

2° L'organisation de la station de Czégled, qui sert de point de départ au réseau de la Compagnie de la Theiss, et dont la gare couverte a été remaniée, de manière à donner de plus vastes abris aux trains ;

3° La station nouvelle de Szégédin, placée au haut d'un remblai, dans le voisinage du pont de la Théiss ;

4° Toutes les stations entre Szégédin et le Danube, parmi lesquelles il faut mentionner spécialement : *Témesvar*, où on achève le troisième grand atelier de la ligne du Sud-Est, et où il ne reste plus à exécuter qu'un bâtiment définitif pour les voyageurs ; *Jassenowa*, sur le point d'embranchement du chemin de fer des Mines ; et enfin *Basiasch*, sur le Danube, où le bâtiment des voyageurs doit servir de logement à tout le personnel, et où des installations particulières sont à faire pour la correspondance avec la navigation.

Toutes les stations ont maintenant ce qui est indispensable pour le service, et seront complétées à mesure des besoins.

De nouvelles installations ont été faites pour amé-

(1) Cette ligne avait été ouverte :

Le 7 novembre 1857, jusqu'à Josephstadt, sur 41 kilomètres 723 m. de longueur.

Le 1er décembre 1858, jusqu'à Turnau, sur 128 kil. 962 m. en tout.

(2) Les trois arches du premier pont ont 44 m. 556 mill., — 50 m. 880 mill., et 44 m. 556 mill. d'ouverture ; celles du second, 43 m. 228 mill., — 50 m. 623 mill., et 43 m. 228 mill.

Digitized by Google

liorer le service de l'eau dans les gares où se trouvent de grands ateliers comme Neuhausel et Pesth. A Pesth, une machine à vapeur prend l'eau dans le Danube depuis le 3 août 1858, et le service nouveau de Neuhausel est sur le point de fonctionner. Les recherches se poursuivent sur tous les autres points essentiels pour obtenir la meilleure eau possible dans ces régions si peu favorisées sous ce rapport.

Ligne de Vienne à Neu-Szony.—Longueur, 157 kil. 258 m.

On a refait les voies de la ligne de Neu-Szony en 1858 sur une longueur de 18 kil. 206 m., et il ne reste plus qu'à consolider 3 kil. 793 m.

On a agrandi les stations partout où l'exigeait le service des trains. Dans ces stations on a établi des magasins à marchandises et on a amélioré le régime de l'eau de Wieselbourg.

Etudes générales.

En exécutant tous ces travaux, la Compagnie n'a pas perdu de vue ses développements à venir ; elle a fait sous ce rapport toutes les études qui lui ont paru utiles, et parmi lesquelles il faut citer le chemin de fer d'Orawitza à Steyerdorf, qui doit relier au réseau de nos lignes un des plus grands centres industriels et forestiers de nos domaines du Banat.

Toutes ces études répondent à des entreprises plus ou moins désirables, mais qui n'ont pas un caractère de nécessité absolue, de sorte que la Compagnie peut les ajourner sans trop grands dommages.

Les travaux que nous venons d'analyser représentent, pour la campagne de 1858, un grand ensemble dans lequel se trouvent des ouvrages de première importance. Que ces travaux s'appliquent aux voies, aux stations ou aux ouvrages d'art, qu'ils aient servi à améliorer les lignes anciennes, ou à créer pour l'exploitation des lignes nouvelles, ces travaux ont tous l'accomplissement d'une tâche utile ou imposée, et ont rendu les conditions d'exploitation plus favorables ou dégagé la Compagnie d'obligations importantes ou lui laissent toute liberté pour l'avenir.

La mesure la plus nette de l'importance des travaux est donnée par la somme des dépenses faites qui s'élèvent, pour 1858, à environ 10,090,000 florins.

Ainsi qu'il résulte du tableau ci-après, qui résume tous les travaux faits pour les chemins de fer par la Compagnie depuis sa constitution :

INDICATION DES LIGNES.	DÉPENSES			OBSERVATIONS.
	Des exercices 1855-1856-1857.	De l'exercice 1858	Totales.	
Ligne du Nord.....	5.825.500	906.900	6.732.400	
Ligne du Sud-Est :				
De Marchegg à Szégédin.....	4.840.100	2.529.000	7.369.100	Le change
De Szégédin à Témesvar.....	5.720.200	2.062.000	7.782.200	
De Témesvar à Jassenowa	1.856.500	3.223.700	5.080 200	moyen sur l'en-
D'Orawitza à Raviasch.....	393.400	353.100	1.236.500	
Ligne de Vienne à Neu-Szony	7.211.800	478.300	7.690.100	semble est de
Totaux.	26.837.500	9.563.000	35.690.500	129 fl. 34/100
Frais d'études, de direction et divers non répartis.....	1.497.500	537.000	2.034.500	pour 300 fr.
Totaux généraux.....	27.835.000	10.090 000	37.925.000	
Soit en francs environ.....	....	....	88.000.000	

Matériel d'exploitation.

Les travaux de la campagne de 1858, au point de vue du matériel, ont surtout eu pour objet le complément d'outillages des grands ateliers de réparation ; on n'a pas négligé néanmoins le matériel roulant, qui s'est augmenté :

1° De 4 machines tenders à voyageurs, de J. Cockerill, commandées antérieurement pour la ligne du Nord ;

2° De 4 machines de la quatrième catégorie, fournies avec leurs tenders à la ligne de Vienne à Neu-Szony, par notre fabrique de Vienne ;

3° D'une voiture de cour, livrée également par la même fabrique ;

4° Enfin de 56 wagons à houille déjà commencés en 1857 et livrés en 1858 à la ligne du Sud-Est par notre atelier de réparation d'Orawitza.

Les dépenses de la campagne pour le matériel se sont élevées, en 1858, à 713,600 fl.

Les dépenses des années précédentes étant de 12,476,400

Le total général jusqu'à la fin de 1858 s'élève à 13,191,000

Soit en francs environ 30,000,000 fr.

II. — MINES, USINES ET DOMAINES.

Dans les mines, usines et domaines, la Compagnie a poursuivi en 1858 les travaux nécessaires pour augmenter et améliorer la production, rechercher et assurer les recherches minérales et autres de nos possessions et pour en tirer parti.

Dans le bassin houiller de Brandelsei, le puits Kübeck, ainsi que nous l'avons fait connaître dans notre précédent rapport, a atteint la houille le 20 mars 1858, à la profondeur de 339 m. 94 c.

Mines de houille de Brandelsei.

Une communication établie dans la veine entre ce puits et le puits Thinnfeld, qui en est séparé par une distance de 350 m. 94 c., a notablement amélioré la ventilation des travaux souterrains et les conditions d'épuisement des eaux, auxquels concourent aujourd'hui les deux machines de 50 chevaux des puits Thinnfeld et Kübeck.

Maintenant, nous exploitons le puits Thinnfeld à deux étages, le nouvel étage à 23 m. 90 c. au-dessus du premier accrochage. Les travaux de 1859 permettront, pour 1860, d'établir un troisième niveau à 45 m. 53 c. en contre-bas du premier, et de tripler ou de doubler au moins les productions de ce puits, sans augmenter sensiblement nos frais généraux. Dès à présent, grâce à la machine d'extraction de 60 chevaux et à l'amélioration de tous les autres appareils d'exploitation, la production du puits Thinnfeld, qui, pendant le 1er trimestre de 1858, avait été de 9,000 tonnes, s'est élevée pour la même période de 1859, à 14,400 tonnes, et tout nous fait espérer que les dépenses faites aux puits de Thinnfeld et Kübeck, qui peuvent être regardées aujourd'hui comme arrivées à leur terme, ne tarderont pas à être largement compensées.

Dans le puits Michel, un second niveau d'exploitation, à 30 mètres au-dessous de notre galerie actuelle, pourra être bientôt abordé ; une galerie à travers bancs de 212 m. 46 c. a atteint, en décembre dernier, le prolongement de la couche de houille, qui présente en ce point 3 m. 80 c. de puissance. On prépare l'abattage.

Une troisième galerie, à 95 mètres au-dessus (57 m. du premier niveau) se dirige vers le prolongement de couche de 3 m. 16 c. de puissance, qui a été reconnu par le sondage de Rapitz au delà de l'étranglement qui limitait vers le sud-est l'exploitation actuelle du puits Michel : sur 417 m. 34 c. que cette galerie doit avoir, 102 m. 44 c. étaient ouverts à la fin de 1858 : il faudra encore trente mois pour terminer ce travail.

La machine d'épuisement de 400 chevaux, qui a été commandée à la suite de l'irruption des eaux de 1857, fonctionne depuis le mois de mai 1858, et permet de maîtriser les eaux par un travail journalier de dix heures, en n'employant qu'une partie de la force de la machine. Ce résultat donne toute garantie contre de nouvelles inondations, et a permis de rentrer dans la zone orientale de la mine.

Les deux puits neufs de Kolec et de Pruhon ont été continués. Le premier, qui avait atteint 41 m. 80 c. de profondeur en 1857, était arrivé à la fin de 1858 à une profondeur de 90 m. 64 c. Nous atteindrons le charbon à 152 mètres dans le courant du présent exercice.

Le puits Pruhon, à l'ouest de Kladno, a été approfondi de 51 m. 30 c. ; sa profondeur était de 60 m. 80 c. à la fin de 1858, et son fonçage se poursuit, bien que contrarié par un afflux d'eau considérable dans les couches que nous traversons en ce moment.

Dans le sondage de Pruhon de la limite ouest de notre concession on a atteint la houille le 30 janvier 1859, à 290 mètres de profondeur ; la couche a 8 m. 55 c. de puissance, et la houille est d'une qualité supérieure comme dans toute la région de Kladno. Les travaux de recherche ou d'exploitation indiquent dans toute cette région une grande régularité de couche sur une étendue, de l'ouest à l'est, de 4,780 mètres entre la limite ouest et le puits Thienfeld.

Le sondage entrepris à l'ouest du village de Kolec a été moins heureux : il a atteint en 1858 la profondeur de 258 m. 40 c., sans fournir encore de résultat. Il se poursuit dans les derniers étages de la formation houillère.

En dehors du réseau de nos concessions, nous avons porté notre attention sur le prolongement du bassin houiller de Buschtehrad, qui traverse la Moldau entre Dralup et Münchheim. L'exploitation de la houille à proximité de la Moldau et de notre voie ferrée présenterait de grands avantages, et cette considération nous a décidés à exploiter plus sérieusement cette portion du bassin houiller. Nous avons pris sept permis de recherche aux environs du village de Leechan, et un forage, commencé dans le terrain ainsi réservé, avait atteint, à la fin de 1858, une profondeur de 177 mèt. Nous estimons qu'il devra être poussé à 285 mètres environ pour fournir des indications utiles. Les travaux se poursuivent activement, de manière à être terminés en 1859.

L'installation de la fabrication des briquettes pour l'utilisation des charbons menus à Brandeisel a été poursuivie en 1858, et menée presque entièrement à bonne fin.

Cette fabrication comporte trois opérations distinctes : le lavage des charbons, la distillation des goudrons et le moulage des briquettes ; tout cela fonctionne maintenant de manière à fabriquer couramment 25 tonnes de briquettes marchandes par dix heures de travail journalier. Ce chiffre tend à s'élever, et nous espérons le voir notablement dépassé bientôt. Nos produits sont principalement employés au chauffage des locomotives. Les premières comparaisons faites avaient donné comme effet utile des briquettes 0,715 de celui de la houille en roche de premier choix employée sur les lignes. Les résultats actuels sont déjà plus favorables, et donnent 0,770 à 0,800 : on peut compter que par l'amélioration et de

Digitized by Google

la fabrication et de l'emploi, on arrivera à l'équivalent de la houille en roche.

On s'occupe en ce moment des installations de raffinage pour tirer parti, dans l'éclairage et le graissage, des huiles fournies par la distillation des goudrons.

Sobockleben.

On a fait en 1858 le bornage contradictoire de nos concessions de limite de Sobockleben. Deux puits de recherche sont entrepris à la limite sud de nos terrains, à proximité du chemin qui les traverse, et seront achevés prochainement.

Vu l'insuffisance des débouchés et le nombre actuel des exploitations, nous croyons devoir nous borner pour le moment à bien déterminer, par des recherches peu coûteuses, l'allure de nos gîtes, afin d'être prêts à en aborder l'exploitation quand les circonstances le permettront utilement.

Houillère du Banat.

Les travaux des houillères du Banat ont été réduits à ce qui était utile pour bien préparer l'avenir.

1° *Travaux dans les mines.*

A Reschitza, on a avancé de 167m,20 la galerie François-Joseph; on avait ouvert, à la fin de 1858, 1,347 mètres sur la longueur totale de 2,335 mètres.

A Steyerdof, on a passé la préparation des travaux d'exploitation, sans augmenter la production, à cause du manque de débouchés, tant que la forge de l'Anina ne donnera pas un emploi pour les menus.

2° *Travaux de recherches.*

Le travail de l'année a été surtout appliqué aux recherches ayant pour but d'assurer à la Compagnie la propriété des riches gisements qui se trouvent dans nos domaines; nous avons été ainsi en mesure de demander les concessions, dès le commencement de 1859, pendant que durait encore notre privilége foncier.

Ces explorations nous ont conduits dans le rayon de Reschitza à quatre groupes d'exploitation, ceux de Domau et Szekul, où notre champ d'exploitation a été notablement agrandi, et ceux de la Berzawitza et de Klokodica, où nous avons rencontré des affleurements de très-belle qualité, principalement appropriés au travail de la forge et de la carbonisation.

A Steyerdorf, le soudage de l'Anina a été arrêté à 331 mètres; il n'a pas rencontré la houille, mais en a démontré la présence, en donnant des indications précises sur l'allure de la formation, et nous pourrons atteindre plus tard la houille au moyen de travaux appropriés aux plissements de la formation. Du reste, nos recherches en général ont permis d'étendre le réseau des concessions sur tout le terrain houiller exploitable dans cette région.

Les autres points reconnus, et sur lesquels nous sommes en mesure d'assurer nos droits, sont :

1° Le gîte de la Natra et de la Zwitin, sur le tracé du chemin de fer d'Orawitza à Steyerdorf;

2° Celui de la Bée, entre Steyerdorf et Szaska, où la houille et le minerai de fer ont été constatés sur 3,600 mètres de longueur;

3° Le gîte de Impreunat, à l'ouest de Moldowa.

Nos recherches ont également constaté l'existence de petits bassins de lignites enclavés dans les formations houillère et crétacée, donnant un bon combustible facilement exploitable, et qui peut être utilement employé dans nos industries; on a reconnu ainsi :

1° Le bassin de Krassowa, où le lignite a 3 m. 80 c. de puissance;

2° Le bassin de Poyertye, près de Szask, où on a constaté jusqu'à 17 mètres de puissance de lignite;

3° Enfin le bassin de Wranowitz près de Moldowa, de 0 m. 95 c. à 1 m. 60 c. de puissance.

3° *Rachats de concessions.*

En même temps que nous achevions nos travaux de recherche, nous avons poursuivi le rachat des concessions particulières accordées autrefois par la seigneurie sur les affleurements des couches de houille de Steyerdorf. Sur les 6,864 parts (1) que comprenaient les 52 concessions instituées, nous en avions racheté à la fin de 1858, 6,080, 34, soit 88 0/0. Ces parts se répartissaient comme suit :

2,376	sur 18 concessions où la Compagnie est propriétaire absolue;
3,597,34	sur 28 concessions où la Compagnie possède la majorité;
107	sur 3 concessions où la Compagnie se trouve en minorité.
6,080,34	

Il n'y a aucune raison de penser que nous ne puissions pas arriver sous peu à acheter les 783,66 parts qui nous manquent encore.

4° *Distillation de schistes.*

La teneur en huiles que nous avons constatée dans les schistes de la formation houillère de Steyerdorf qui contiennent le minerai de fer carbonaté, a démontré l'avantage qu'il y aurait à soumettre à la distillation les schistes amenés au jour en quelque sorte par l'exploitation du minerai. Nous avons commencé les établissements nécessaires pour cette industrie qui se divise en deux opérations bien distinctes : la distillation des schistes que nous établissons dans le bassin même de Steyerdorf, et le raffinage des huiles qui se fera dans une usine établie à côté de la station d'Orawitza. La première usine appartiendra en propre à la Compagnie; pour la seconde, qui doit prendre livraison des huiles brutes à un prix déterminé, nous avons jugé utile de faire un traité en participation avec la Société Clovis Knab et C° qui exploite cette industrie sur une grande échelle, et nous assurerait l'avantage d'une grande expérience acquise et la possession de brevets appropriés.

L'atelier de distillation de Steyerdorf et l'usine de raffinage d'Orawitza ont commencé en 1858; quoiqu'ils aient été contrariés par les froids précoces de l'année, leur construction est assez avancée pour que la fabrication puisse être montée avant la fin de cette campagne.

Mines métalliques. — 1° *Travaux.*

Les travaux des mines métalliques sont dirigés de manière à arriver le plus tôt possible à couvrir les dépenses avec les produits. Les travaux d'avenir y sont conduits avec la plus grande mesure, jusqu'à ce que l'exploitation plus prospère justifie un travail actif.

Nous résumons ici la part de 1858 dans ces travaux d'avenir :

1° A Dognacska, on a prolongé de 29 mètres la galerie d'écoulement de Mariahilf, qui doit desservir la région nord; la longueur totale doit être de 2,360 mètres; on a ouvert en tout 412 m. 30 c.;

2° La galerie Ferdinand, qui doit assécher la région sud de Dognacska, doit avoir 1,731 mètres de longueur; on a ouvert jusqu'à présent 1,053 mètres, dont 30 m. 40 c. en 1858;

3° La galerie du prince Lobkowitz, qui doit attaquer un étage inférieur des mines d'Orawitza, n'a été prolongée, en 1858, que de 9 m. 50 c.; elle a maintenant 1,100 mètres, et il reste à creuser 211 mètres;

4° La galerie de Mühlthal, qui dessèche les principales mines de cuivre de Szaska, a été prolongée de 82 mètres en 1858; sa longueur totale est de 1,042 mètres, sur laquelle 315 mètres sont ouverts. Le puits auxiliaire, qui doit permettre d'activer les travaux de cette galerie, a été creusé jusqu'à 30 m. 40 c. de profondeur, et il reste 26 m. 60 c. à faire.

2° *Rachat de parts de mines.*

A Orawitza et à Moldowa, nous avons encore des co-intéressés dans les mines métalliques; en 1858, nous avons acquis 6,365 parts à Orawitza et 69, 40 à Moldowa, de sorte que la propriété des mines dans les deux groupes se présentait à la fin de 1858 comme suit :

	A Orawitza.	A Moldowa.
Parts à la Compagnie,	0.887	0.789
— à des tiers,	0.041	0.045
— au fonds commun,	0.072	0.166
	1.000	1.000

Il existait à Orawitza, en dehors de l'association, un groupe de mines d'or sous le nom d'Elisabeth, formant enclave dans nos propres exploitations de cuivre. Cette mine a, comme annexe, un bocard, un moulin à vapeur et une maison d'habitation. La convenance de régulariser nos possessions nous a déterminés à acheter cette mine à un prix qui, en raison des produits de l'exploitation courante, n'impose aucun sacrifice à la Compagnie.

Usines métalliques.

Dans les usines métalliques les travaux de premier établissement de 1858 comprennent :

1° A Dognacska, une halle de grillage pour les minerais;

2° A Moldowa, une fabrique d'acide sulfurique pour utiliser les pyrites de fer que les mines fournissent en abondance. Cette usine, installée pour la production de l'acide à 66° et du sulfate de cuivre, a été terminée en 1858, et la fabrication courante a commencé, après quelques tâtonnements, au mois de mars dernier; elle se poursuit sans difficultés.

Usines à fer. — 1° *Reschitza.*

On a terminé en 1858 les travaux de reconstruction de l'usine de Reschitza, qui avaient pour objet :

1° De donner des abris au charbon;

2° D'utiliser les déchets du charbon pour le grillage des minerais, et les flammes perdues des hauts-fourneaux pour le chauffage des chaudières;

3° D'organiser la fonderie de seconde fusion, etc.;

4° De compléter la forge anglaise pour tirer parti des excellents minerais dont on dispose.

Toutes ces constructions, qui ont considérablement gêné le roulement de l'année 1858, sont maintenant terminées, et la forge anglaise, pourvue de l'outillage le plus perfectionné, a pu reprendre une fabrication courante qui se poursuit aujourd'hui depuis quelques mois sans interruption. Avec les dix fours à puddler, les douze fours à souder et les sept trains de laminoirs que comprend cette grande usine, nous sommes en mesure de fabriquer tous les échantillons de fer et de tôle du commerce, et les produits de notre nouvelle fabrication ont trouvé jusqu'ici un débouché qui nous fait heureusement augurer pour l'avenir de l'industrie des fers de notre groupe de Reschitza.

Ces installations ont été complétées par la construction d'un magasin aux fers, d'un bâtiment d'administration et d'un logement pour le directeur; cette dernière construction est terminée, les autres étaient sous toit à la fin de 1858.

2° *Dognacska.*

L'usine de Dognacska, que nous avons montée de toutes pièces et qui comprend deux hauts-fourneaux, trois fours à grille, deux halles à charbon, un bocard et autres dépendances, a fait sa première coulée le 23 décembre 1858. Les résultats du roulement depuis cette époque sont satisfaisants et répondent à notre attente.

3° *Dogschan.*

A Dogschan nous avions deux hauts-fourneaux tombant de vétusté et quelques petits martinets à fer dans des bâtiments en ruines. On a commencé en 1858 la reconstruction de cette usine, réduite à deux hauts-fourneaux, les autres industries étant tout à fait improductives. Les fondations des petits bâtiments et de la roue hydraulique ont été exécutées, et il sera facile de terminer les constructions en 1859, probablement sans aucune interruption de service.

4° *Gladna.*

Le martinet de Gladna a été achevé à la fin de 1858, et nous allions le mettre en exploitation lorsqu'une trombe d'eau est venue enlever le barrage qui fournit à cette petite usine la force motrice nécessaire;

(1) Chacune de ces concessions a une superficie de 4 hect. 50 ares, et se divise en 132 parties appelées *cuxes*.

Digitized by Google

nous avons dû suspendre ainsi la mise en activité du martinet jusqu'à la réparation de cet accident, qui a été contrariée par le dernier hiver et ne peut être terminée que dans cette campagne.

5° Altwerk.

La fabrique de briques réfractaires d'Altwerk, qui forme, ainsi que le martinet de Gladna, une annexe obligée de nos usines à fer, a été mise en exploitation à la fin de l'exercice et concourt activement à couvrir les besoins en matériaux réfractaires de nos établissements et de nos nouvelles installations.

6° Anina.

Nous avons commencé, en 1858, la forge de Steyerdorf, destinée à tirer parti des minerais de fer carbonaté et des charbons menus de nos houillères. La forge est réglée sur une production de 10,000 tonnes de rails, dont une bonne partie sera employée dans notre propre réseau de chemin de fer, qui a un développement total de 1,322 kilom. 77 m.

L'usine est établie dans la prairie de l'*Anina*, sur le tracé du chemin de fer qui doit relier nos mines de Steyerdorf au réseau principal à Orawitza. Les travaux donnés à l'entreprise en septembre dernier se poursuivent avec toute l'activité que comporte le climat un peu rude de Steyerdorf, et seront terminés dans leur gros œuvre en 1859, si les circonstances n'y mettent pas obstacle.

Ateliers de construction. — 1° Vienne.

Dans notre fabrique de machines, à Vienne, nous nous sommes bornés à compléter par quelques accessoires les constructions exécutées dans l'année précédente, dont les résultats de notre fabrication, en 1858, font suffisamment ressortir l'utilité.

2° Reschitza.

A Reschitza, la nouvelle chaudronnerie et l'atelier d'ajustage complété fonctionne d'une manière satisfaisante, et il ne reste à faire que la forge mécanique que nous espérons entreprendre dans l'année courante.

Forêts et domaines. — 1° Routes

Nous avons continué de donner une attention soutenue à la question de l'aménagement de nos forêts, et notamment au moyen de vidanges des massifs vierges que l'absence de voies de communication avait laissés jusqu'ici en dehors des affouages affectés à la consommation de nos usines.

Il résulte de nos relevés que le flottage ne présente, dans les conditions climatériques du Banat, et en raison du faible débit des cours d'eau torrentiels qui traversent nos forêts, qu'une ressource tout à fait insuffisante pour assurer avec régularité l'approvisionnement de nos usines; et que nous avons surtout soit à améliorer les chemins d'exploitation actuels, soit à en ouvrir de nouveau pour arriver à une vidange rationnelle de nos bois. En partant de ce principe, nous avons fait étudier le réseau général des voies de communication à établir. Ce travail et l'estimation des dépenses qui l'accompagne nous permettront de coordonner avec ensemble la construction de nos routes, et d'en poursuivre l'exécution à mesure des besoins.

Comme première application, nous avons entrepris en 1858 :

1° Les travaux d'une section de la route de Reschitza à Franzdorf, qui dessert à la fois notre mine de houille de Székul et des massifs boisés qui l'environnent;

2° La première section de la route forestière qui doit rattacher Steyerdorf à Reschitza.

Aménagement.

Nous avons en même temps fait continuer la triangulation de deuxième ordre qui doit servir de base à l'aménagement de notre sol forestier. Cette opération a été terminée en 1858, et les calculs des triangles sont assez avancés pour permettre de commencer dans la campagne actuelle les opérations de détail.

Notre exploitation forestière s'est augmentée, en 1858, de deux ateliers pour la préparation des bois par le procédé Boucherie; nous sommes à peu près sortis de la période de tâtonnements, et la quantité des bois préparés était à la fin de 1858, de 3,462 stères, destinés pour la plupart à être débités en traverses pour nos propres besoins.

Pour assurer le plein exercice de nos droits sur ces boisons, nous avons entrepris la construction de deux auberges à Roman-Orawitza et à Reschitza. Ces deux bâtiments étaient sous toit à la fin de 1858 et s'achèvent en ce moment.

3° Régularisation de la propriété.

Nous avons eu à donner une attention particulière à la régularisation de nos propriétés. Nous avons acheté dans ce but une partie du domaine de Caudanowitz qui formait enclave dans nos forêts et rendait difficile la répression des délits. Cet achat doit, du reste, faciliter l'exécution du chemin de fer d'Orawitza à Steyerdorf, et mieux arrondir les concessions de houille que nous demandons en vertu du droit seigneurial.

Le gouvernement s'occupe de l'établissement du livre foncier qui, d'après la loi autrichienne, résume et remplace au besoin les titres de propriété. Nous avons fait à cette occasion le nécessaire pour régler tous les points litigieux.

Nous avons pu, avec l'appui bienveillant du gouvernement provincial de Témesvar, arriver à régler complétement la possession dans le territoire des centres miniers. Nous avons, pour obtenir ce résultat, renoncé à des droits fonciers que la Compagnie possédait sur des terrains bâtis par des tiers, et qui constituaient une situation de propriété anormale; il en résultera une grande simplification dans les relations foncières, sans que nos entreprises soient plus gênées que par le passé.

Nous avons également profité de l'institution des tribunaux urbariaux appelés à régler la propriété des paysans et des seigneurs dans les domaines du Banat, pour demander la commassation de nos propriétés, c'est-à-dire le groupement par échanges ou par nouvelles divisions, de nos parcelles éparses et la suppression des enclaves dans nos domaines. Nos demandes ont été accueillies en principe, et l'instruction de cette question délicate a commencé sur plusieurs points : nous la suivrons avec tout l'intérêt qu'elle présente pour la Compagnie.

4° Colonisation.

Comme travaux de colonisation, les 129 maisons d'ouvriers commencées en 1857 à Steyerdorf sont aujourd'hui terminées, et à Reschitza, sur les 72 maisons projetées, 54 vont pouvoir être remises contre une redevance modérée à nos ouvriers. On construit à côté de la forge de l'Anina 80 nouvelles maisons.

Le développement des exploitations forestières dans les forêts vierges qui s'étendent au sud de Franzdorf, nous a conduits à créer également, à 3,914 mètres de ce centre, dans la vallée de Berzawa, un hameau de 40 feux qui est en cours d'exécution.

Résumé des dépenses.

En résumé, les dépenses de premier établissement des mines, usines et domaines étaient, au 31 décembre 1858, de 4,142,330 fl. 40 kr., soit en francs environ 9,610,000 fr.

Dont le tableau ci-dessous présente le détail :

BRANCHES D'EXPLOITATION.	DÉPENSES		
	En 1858.	Antérieures.	Totales.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Mines de houille	787.528 53	1.085.320 15	1.872.849 08
Mines et usines métalliques	191.814 25	82.588 14	274.402 39
Usines à fer	456.732 41	631.271 42	1.088.004 23
Ateliers de construction	134.580 37	289.849 10	424.429 47
Domaines	135.517 43	7.165 06	140.682 49
Dépenses à répartir	80.357 59	255.603 55	341.961 54
Totaux.....Fl.	1.790.532 18	2.351.798 22	4.142.330 40

Deuxième partie.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION POUR 1858.

1 — CHEMINS DE FER.

La longueur en exploitation n'a pas changé, en 1858, sur les ligne du Nord et de Vienne Neu-Szony.

Sur la ligne du Sud-Est, la section de Témesvar au Danube a été ouverte le 20 juillet, et la section de Jassenowa à Orawitza a été, à partir de cette date, portée au compte général des lignes en exploitation, de sorte que la longueur, qui avait été de 534 kilom. 81 mètres pendant 29 semaines, s'est trouvée de 694 kilom. 11 m. pendant les 23 semaines restantes. Ce qui donne pour l'année 1858 une longueur moyenne de 605 kilom. 35 m.

Les longueurs en exploitation portées en compte s'établissent donc ainsi qu'il suit :

	LONGUEUR		
	Le 1er janvier 1858.	Le 31 décembre 1858.	Moyenne de l'année.
Ligne du Nord (1)	469 kilom. 35	469 kilom. 35	469 kilom. 35
Ligne du Sud-Est	534 — 81	694 — 11	605 — 35
Ligne de Vienne-Neu-Szony	159 — 31	159 — 31	159 — 31
Totaux	1.163 kilom. 47	1.322 kilom. 77	1.234 kilom. 01

(1) Sans compter la section litigieuse de Bodenbach à la frontière, d'une longueur de 11 kilom. 30 m.

Digitized by Google

Notre exploitation s'étendait donc à la fin de 1858, sur la totalité des lignes concédées à la Compagnie, d'une longueur totale de 1,322 kilom. 77 m.

Quoique nous ne comptions dans le tableau qui précède la ligne d'Orawicza à Basiasch, d'une longueur de 62 kilom. 28 m., qu'à partir du 20 juillet, cette ligne, nous n'avons pas besoin de le rappeler, était en exploitation depuis le mois de novembre 1856, mais elle était tout à fait isolée et sans importance, et jusqu'au 20 juillet dernier les résultats de cette exploitation insignifiante ont été présentés à part comme dans les années précédentes, et ont donné un bénéfice net de 19,810 fl. 21 kr. qui figure dans les comptes généraux, mais n'est pas porté dans les résultats de l'exploitation que nous discutons ici.

Les recettes de l'exploitation en 1858 sont restées bien loin du chiffre qu'il eût été permis d'espérer en présence des résultats réalisés, au moment de la dernière assemblée générale. La crise commerciale, qui a sévi si cruellement sur le monde, a atteint en Autriche son maximum d'intensité précisément pendant les mois de l'année où le mouvement est en général le plus considérable, de juillet à novembre. Il en est résulté une stagnation d'affaires contre laquelle tous les efforts faits pour développer le trafic devaient malheureusement rester impuissants.

Le tableau ci-dessous donne les comparaisons, par semestre, du produit des trois lignes du Nord, du Sud-Est et de Raab, en 1857 et 1858.

PÉRIODES.	Montant des recettes de		Différences au profit de	
	1858.	1857.	1858.	1857.
		Ligne du Nord.		
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
1er semestre	2.031.817 57	2.768.761 10	103.046 37	»
2e semestre	3.813.590 58	4.021.798 01	»	208.205 06
Total	6.745.408 45	6.790.567 14	»	45.158 29
		Ligne du Sud-Est.		
1er semestre	2.771.619 44	2.569.289 01	302.330 43	»
2e semestre	3.413.160 51	3.562.916 24	»	149.754 33
Total	6.184.780 35	6.032.204 25	152.576 10	»
		Ligne de Vienne-Neu-Szony.		
1er semestre	790.902 35	590.674 12	191.228 23	»
2e semestre	854.640 14	1.046.604 35	»	191.964 21
Total	1.645.542 49	1 646.278 47	»	735 58

Du reste, l'ouverture de la section de Témesvar au Danube n'a point eu sur le trafic de la ligne du Sud-Est le résultat sur lequel on devait compter. Deux causes y ont contribué : la situation commerciale dont nous parlons plus haut et le défaut de véritable correspondance avec le Danube à Basiasch.

Dans le but d'établir cette correspondance, nous avions cherché à nouer des relations intimes avec la première compagnie de navigation du Danube; mais nous n'avons pu aboutir qu'à une convention du 15 juillet 1858, qui est bien loin de remplir ce but et que nous ne pouvons considérer que comme provisoire, parce qu'elle est beaucoup plus l'expression de la concurrence que de l'association.

En fin de compte, l'ensemble des recettes de l'exploitation proprement dite des trois lignes s'élève au chiffre de 14,575,732 fl. 09 k.
et présente une augmentation de (1) 106,081 43
sur l'exercice 1857.

Le tableau suivant donne la comparaison des recettes avec les dépenses :

(1) L'augmentation publiée était de 354,778 florins, la différence provient de ce que les recettes accessoires établies en fin d'année ont présenté une réduction en 1858.

NATURE DES INDICATIONS.	SOMMES POUR LES LIGNES			
	du Nord.	du Sud-Est.	de Vienne-Neu-Szony.	Ensemble.
		1° Pour la longueur totale exploitée.		
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Recettes en florins et kreutzers	6.745 408 45	6.184 780 35	1.645.542 49	14.575,732 09
Dépenses en florins et kreutzers	2.733.212 10	3.381.444 05	840.719 05	6.955 370 20
Restant	4.012.195 35	2.803.336 30	804.823 44	7.620.355 49
		2° Par kilomètre de chemin.		
Recettes en florins et kreutzers	14.371 48	10.216 51	10.329 10	11.811 46
Dépenses en florins et kreutzers	5 823 24	5,585 55	5.277 15	5.636 23
Produit net	8.548 24	4.630 56	5.051 55	6.175 23
Proportion des dépenses aux recettes	0.4052	0.5407	0.5109	0.4772

La proportion des dépenses aux recettes, comparée aux résultats de l'exercice 1857, présente les améliorations ci-après :

Pour la ligne du Nord, 4,27 0/0.
Pour la ligne du Sud-Est, 0,76 0/0.
Et pour la ligne de Vienne à Neu-Szony, 2,31 0/0.
Enfin, pour l'ensemble des lignes, 2,49 0/0.

Sur cet ensemble, la dépense est descendue de 50,21 0/0 à 47,72 0/0.

Dans notre précédent rapport, après avoir montré la décroissance successive des dépenses par rapport aux recettes, nous disions que l'on pouvait considérer pour l'avenir les excédants de produits bruts comme entièrement acquis aux bénéfices nets.

Les résultats de l'exercice 1858 ont dépassé ces espérances, puisque l'excédant du produit brut n'est que de 106,681 fr. 43 c.

Ce résultat est d'autant plus remarquable que l'étendue moyenne des lignes en exploitation dépasse en 1858 celles de 1857 de 147 kil. 130 m., et il a fallu que l'économie réalisée par kilomètre fût assez forte pour compenser et plus l'excédant de dépense résultant du supplément de kilomètres exploités.

Nous indiquons ici les résultats de l'ensemble sans insister sur chaque ligne en particulier. Sur la ligne du Nord, la proportion des dépenses aux recettes est de 40,52 0/0, et si sur la ligne du Sud-Est elle est de 54,67 0/0, nous n'avons pas besoin de faire remarquer qu'il n'y a rien d'extraordinaire dans une telle différence, en raison du produit kilométrique, et aussi par le motif que sur cette ligne l'augmentation d'étendue n'a presque pas eu d'influence sur le total des recettes.

Si on entre dans le détail des dépenses, on trouve que les économies obtenues s'étendent plus ou moins à tous les services.

Dans le service des trains on a réduit le personnel en augmentant la tâche de chacun dans des proportions raisonnables, et il en résulte une diminution de dépenses de 25,589 fl. 28 kr., bien qu'il y ait eu cette année un excédant total de 148,413 kilom. de trains sur l'exercice précédent.

L'économie est frappante sur la ligne du Sud Est, surtout où, en 1857, le personnel des trains coûtait encore par kilomètre parcouru par un train 6 fl. 86 k., tandis que cette année la dépense a été de 5 fl. 53 k. seulement.

Le service des stations a été aussi l'objet d'améliorations importantes, qui ont amené une diminution de dépenses de 86,050 fl., économie qui se rapporte principalement à la ligne Sud Est.

On se rendra encore mieux compte de nos efforts si on compare les dépenses de stations par kilomètre.

Les dépenses ainsi appréciées sont données dans le tableau qui suit :

INDICATION DES LIGNES. — DÉPENSES PAR KILOMÈTRE.

	En 1857.	En 1858
	fl.	fl.
Sur la ligne du Nord	1,070	1,012
Sur la ligne du Sud-Est	1,197	834
Sur la ligne de Vienne-Neu-Szony.	1,176	1,081

Cette diminution des dépenses n'a pas été autant l'effet d'une réduction du personnel que des économies introduites dans l'éclairage, le chauffage, les frais de bureaux et spécialement dans les manœuvres de station avec locomotives.

La traction est la branche du service d'exploitation qui, comme l'année précédente, a donné les plus grandes économies. Bien que l'extension des lignes ait produit cette année 148,413 kilom. de parcours de trains de plus qu'en 1857, la dépense a diminué de 180,026 fl. La dépense par kilom. de trains ayant été de 0,496, les 148,413 kilom. de trains correspondent à une dépense de 93,039 fl., de sorte que l'économie de ce service s'élève en réalité à 253,065 fl., et comme les prix des combustibles ont été à peu près les mêmes qu'en 1857, l'économie doit être attribuée à la moindre consommation de combustible sur les locomotives et de matières de graissage sur les locomotives et les wagons, et aussi à la réduction de 3,4 0/0 dans les parcours des locomotives à vide.

Quelques chiffres feront encore mieux apprécier les

Digitized by Google

améliorations obtenues sous le rapport de la consommation des combustibles.

Sur la ligne du Nord, dont la longueur n'a pas varié, la recette et par suite le mouvement de la ligne, qui était de 6,346,533 fl. en 1857, s'est élevée à 6,749,409 florins en 1858, tandis que les consommations totales de combustibles pour la traction calculées en charbon de Kladno ont été, pendant les années 1856,-57-58, respectivement de 56,078 tonnes, 45,017, 32,740 tonn. Malgré l'accroissement du trafic, la consommation a donc diminué de 42 0/0.

La ligne du Sud-Est a cette année 247 kilom 0,13 m. de plus qu'en 1857, et bien que la conséquence ait été une augmentation du chiffre des kilomètres de trains, cependant la consommation du combustible, qui avait été de 40,512 tonnes en 1857, s'est réduite à 30,319 tonnes en 1858.

La diminution de la consommation du graissage des locomotives et des wagons est tout aussi remarquable; car, malgré une augmentation de parcours de 148,413 kilom. de trains, on a consommé 37,497 kil. d'huile de moins que l'année précédente.

Dans le service des réparations du matériel, les résultats sont moins brillants, mais montrent cependant une tendance favorable qui promet pour l'avenir. La ligne de Vienne-Neu-Szony, où il a fallu faire de fortes reconstructions pour remplacer le vieux matériel roulant, présente une augmentation de 28,095 florins; mais, sur les lignes du Nord et du Sud-Est, les dépenses de ce service ont diminué de 77,259 florins. Les frais de réparations de locomotives ont diminué de 21 p. 0/0 sur la première ligne, et de 12 p. 0/0 sur la seconde.

Les installations maintenant très-avancées des ateliers et des dépôts feront sentir de plus en plus leur influence, et quand surtout (après 1859) les bandages en fer, encore trop nombreux, des locomotives auront été remplacés par des bandages en acier, cette branche du service ne présentera pas de résultats moins favorables que les autres.

Pour le service d'entretien des lignes, on a obtenu, par rapport à la dépense de 1857, une économie totale de 101,030 florins, et comme la dépense ressort par kilomètre à 1,439, l'économie est en réalité de 211,864, en raison de ce que la longueur moyenne des lignes est plus grande en 1858.

Ces résultats satisfaisants n'ont rien de passager, et nous pouvons espérer encore de notables améliorations qui font bien augurer de l'avenir de l'exploitation de nos lignes.

Nous n'avons pas besoin d'insister ici sur les données statistiques de l'exercice 1858 : comme à l'ordinaire, ces renseignements se trouvent résumés dans les tableaux qui accompagnent le rapport.

Le produit net de l'exploitation des lignes pour l'année 1858 s'élève, y compris les produits séparés de la ligne d'Orawitza à Baisiashe, à 7,640,166 florins, 15 kr.

II. — MINES, USINES ET DOMAINES.

Mines de houilles.

Le produit des mines de houille de la Compagnie pour la campagne de 1858 est résumé dans le tableau suivant :

INDICATION des mines	NOMBRE de tonnes extraites.	PRODUIT NET. fl. k.
Mines de Bohême :	tonnes.	
Brandeisel,	43.329	9,544 05
Kladno,	32.510	
Mines de Reschitza :		
Doman,	12.773	33.714 29
Szekul,	8.960	
Mines de Steyerdorf,	38.156	38.807 56
Total,	135.728	82.066 30

A Brandeisel, nous avons dû rentrer dans les anciens travaux de l'Est, abandonnés depuis plus d'une année par suite de l'inondation de 1857, et les dépenses de boisages et d'abattages ont été beaucoup plus élevées pour cette région que pour notre exploitation courante.

A Kladno, nous avons dû suspendre l'extraction pendant un mois pour monter la nouvelle machine.

A Steyerdorf, l'un des puits principaux, le puits Brenner, a été noyé par suite d'un éboulement qui a amené dans les travaux les eaux de retenue qui séparent nos chantiers d'exploitation des étages supérieurs en feu. Nous avons eu ainsi une interruption de cinq mois dans la production.

Par suite de ces circonstances, les résultats de la campagne peuvent être considérés comme favorables, surtout en raison des travaux d'avenir dont il a été rendu compte plus haut, et qui permettent dès à présent d'augmenter notablement la production.

Mines métalliques.

L'exploitation des mines métalliques a donné les résultats suivants :

INDICATION des mines.	Quantité de minerais de fer.	ÉQUIVALENTS MÉTALLIQUES des extractions en cuivre.	plomb.	argent.	or.	Produit net.	Perte.
	tonnes.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.	fl. kr.	fl. kr.
Reschitza	937	»	»	»	»	»	»
Steyerdorf	10.308	»	»	»	»	»	1.560 35
Dognacska et Morawitza	24.160	6 160	15.288	73.08	»	35.191 00	»
Orawitza	2.085	41.808	»	17.08	0.98	»	27.516 49
Szaska	6.985	49.672	»	»	»	»	4.179 39
Moldowa	»	16.408	»	19.60	»	»	32.851 03
Totaux	44.495	104.05»	15.288	109.76	0.98	35.191 00	66.108 02
		Excédant des dépenses sur les recettes flor. 30.916 56					

Dans ce résultat sont compris des travaux préparatoires étendus pour l'exploitation des minerais de fer, ainsi que toutes les recherches pour reconnaître le prolongement ou l'allure des gîtes, tous travaux que nous aurions pu porter au compte de premier établissement.

L'exploitation des usines métalliques, qui élaborent les matières ci-dessus, a donné les résultats ci-après :

INDICATION des usines.	Cuivre.	Cuivre noir.	Litharge	Argent.	Or.	Produit net.	Pertes.
	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.	kilog.	fl. kr.	fl. kr.
Usine de Dognacska	»	22.680	28.896	164.36	0.96	3.848 02	»
— de Cziklova	»	»	»	»	»	6.560 53	»
— de Szaska	143.416	»	»	»	»	13.520 13	»
— de Moldowa	41.688	»	»	»	»	2.408 05	»
Martinet de Cziklowa	59.920	»	»	»	»	»	443 10
— de Bogschan	43.736	»	»	»	»	»	3.259 99
Totaux	291.760	22.680	28.896	164.36	0.96	36.346 13	3.693 19
		Excédant des recettes sur les dépenses flor. 22.652 54					

La solidarité qui existe entre nos exploitations de mines métalliques et les usines qui élaborent exclusivement les produits de ces exploitations est trop absolue pour que l'on puisse séparer les résultats financiers de ceux de ces deux groupes d'industrie. En les réunissant et en déduisant les bénéfices des pertes, nous arrivons à une perte de 8,264 fl. 02 kr., et d'après la réduction successive des pertes annuelles, nous avons lieu d'espérer arriver prochainement à balancer les dépenses et les recettes. Cet équilibre rétabli, nous pourrons nous engager avec plus d'activité dans les travaux de développement que l'état précaire des mines au moment où nous les avons reprises ne pouvait justifier.

Usines à fer.

Les usines à fer ont donné les résultats ci-après :

INDICATION des usines.	PRODUCTIONS En fonte de 1re fusion,	2e fusion.	En fers marchands.
	kilog.	kilog.	kilog.
Usine de Reschitza,	4.318.640	355.824	4.062.296
— de Bogschan,	2.429.448	»	104.776
— de Szaska,	826.224	»	»
Totaux,	7.634.312	355.824	4.167.072

L'exercice se solde par un bénéfice de 112,848 fl. 25 kr. Ce résultat est peu favorable; plusieurs causes y ont contribué; il faut signaler d'abord la crise qui affecte en ce moment l'industrie du fer en Autriche,

Digitized by Google

dont nous avons ressenti les effets par l'avilissement du prix des rails et accessoires des chemins de fer, ainsi que par la restriction de nos ventes locales. Mais ce qui a le plus nui aux résultats de l'exercice, c'est la reconstruction de l'usine de Reschitza, qui n'a pu avoir lieu sans de fréquents chômages partiels et sans des interruptions qui ont notablement augmenté les dépenses de main-d'œuvre et de combustible. Heureusement ces travaux sont finis, et s'ils ont eu de fâcheuses conséquences en 1858, ils ont placé l'usine dans d'excellentes conditions de développement pour l'avenir.

Fabriques de machines.

Notre fabrique de machine de Vienne a livré en 1858 : 62 locomotives. 79 voitures à voyageurs. 90 wagons de marchand.

ainsi que de nombreux articles de chaudronnerie et d'ajustage. L'exercice se solde par un bénéfice de 327,4-2 fl. 06 kr., résultat dû en partie au règlement des comptes litigieux, mais surtout au développement que l'agrandissement de la fabrique a permis de donner à la production.

Les ateliers de Reschitza ont produit, en outre de demandes particulières, le mécanisme de notre matinet Gladna, de la fabrique de briques réfractaires d'Allwerk, la chaudronnerie de l'usine de fer de Dognacska, ainsi que 1,021,500 clous et 357,500 boulons pour nos lignes et pour le réseau des chemins de fer d'Orient de l'empereur François-Joseph. Les prix réduits de ces fournitures ne laissent pour l'exercice qu'un bénéfice net de 1,542 fl. 14 kr.

Forêts et domaines.

Le produit de nos forêts et domaines pour 1858 est de 208,210 fl. 27 kr., mais les charges publiques ont été augmentées de 15,335 fl. 09 kr., et on a fait subir aux inventaires de bois à charbon une forte réduction pour tenir compte des déchets à la carbonisation, qui, en raison surtout des pluies de l'année, ont été plus considérables qu'on ne les avait comptés jusqu'ici.

Nous rappellerons d'ailleurs que l'exploitation forestière est, de toutes celles qui composent nos diverses productions, celle où les progrès se font le plus lentement sentir.

Le produit net de l'année pour l'ensemble du service des mines, usines et domaines, s'élève à 662,014 fl. 33 kr.

En résumant cet ensemble et en le comparant à 1857, nous trouvons les résultats ci-après :

INDUSTRIES.	1857. Bénéfices.	1857. Pertes.	1858. Bénéfices.	1858. Pertes.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Charbonnages	46.160 22	»	82.066 30	»
Mines et usines métalliques	»	42.925 54	»	8.264 02
Usines à fer	284.966 »	»	113.848 25	»
Ateliers de construction	248.568 51	»	339.024 20	»
Domaines	224.626 39	»	208.210 27	»
Total	804.321 54	42.925 54	743.149 42	8.264 02
Résultat	761.396 »		734.885 40	
A déduire les dépenses non réparties	53.517 59		72.871 07	
Reste	707.878 01		662.014 33	

Si on ne perd pas de vue que la reconstruction de l'usine à fer de Reschitza, qui a tant nui à la production de 1858, doit au contraire être très-favorable à la production à venir, on reconnaîtra que les résultats ci-dessus sont loin d'être décourageants.

Troisième partie.

RÉSUMÉ DES ACTES D'ADMINISTRATION.

Litiges.

Nous ne pouvons pas encore vous annoncer le règlement complet des questions litigieuses qui ont surgi au moment de la constitution de notre Société ; cependant l'année n'a pas été perdue puisque nous avons pu conclure un arrangement amiable pour le plus grand nombre de ces difficultés ; il n'y en a plus que quelques-unes à résoudre ; ce sont les plus importantes ; mais elles ont été tellement élucidées dans les conférences passées qu'il reste bien moins à discuter qu'à conclure.

Caisses de secours.

Nous avions espéré terminer l'organisation des caisses de secours pour les agents de la Compagnie ; l'instruction à laquelle nos projets ont été soumis n'est pas encore finie ; nous avons voulu constituer tout le personnel inférieur de la Compagnie en une vaste association de secours dont la solidité serait précisément assurée par cette large base. C'est ce que nous avons déjà fait pour la caisse des pensions, mais ici les difficultés étaient plus grandes. En effet, tandis que rien ne gênait l'établissement des statuts des pensions, nous nous sommes trouvés, pour les caisses de secours, en présence d'associations déjà existantes ayant les règlements les plus disparates, et le droit de dire leur avis sur les changements d'organisation. Cette instruction laborieuse touche maintenant à son terme, et on peut espérer que rien n'entravera plus la mise en vigueur des nouveaux statuts.

Vente de terrains.

La Compagnie a fait en 1858 quelques ventes de terrains dépendant des domaines qui étaient inutiles pour ses exploitations, et dont l'aliénation était au contraire justifiée par des considérations de colonisation ou d'autres ; à cette occasion il a été fait la remarque que l'autorisation donnée par l'assemblée générale de 1857 n'avait pas été libellée d'une manière suffisamment large pour la régularité des opérations dont il s'agit, et comme ces opérations sont en général de très-peu d'importance et qu'en tout cas elles ne sont pas de nature à mériter l'attention de l'assemblée générale, nous vous demanderons de vouloir bien renouveler sous une forme plus absolue les pouvoirs déjà donnés au Conseil d'effectuer de telles ventes.

Paiements faits à l'Etat.

La Compagnie a payé en 1858 les derniers termes du prix de ses concessions. Ce prix était de 200 millions de francs, et les deux dernières obligations, ensemble de 12,320,000 francs, arrivaient leur échéance en janvier et février 1858. Les paiements se sont faits aux époques prescrites avec la régularité scrupuleuse que la Compagnie a mise dans l'accomplissement de tous ses engagements, et cette vaste opération financière, qui a donné lieu à une immense quantité de traites sur les places principales, s'est terminée, sans qu'il y ait la moindre perte, avec un soin et une rapidité que S. Exc. le ministre des finances s'est plu à reconnaître par lettre du 21 mai 1858.

Emprunts.

En dehors des charges d'acquisition, nous avions aussi les charges de construction de nos lignes nouvelles et de développement des anciennes lignes, et de nos établissements et domaines. De ces charges, les unes étaient obligatoires, elles sont acquittées ; les autres étaient facultatives, et nous n'avons pas hésité à les accepter dans l'intérêt de l'avenir de la Compagnie, avenir auquel nous touchons déjà, comme le prouvent les résultats dont nous avons rendu compte.

La Compagnie a fait face à toutes ces charges avec le produit des actions et la vente d'obligations jusqu'à concurrence de 150 millions de francs environ, et il restait disponible, le 1er janvier 1859, pour le compte des travaux, une somme d'environ 9,350,000 florins, dont la plus grande part en espèces métalliques, non compris les inventaires montant à 14,300,000 florins, qui sont en partie des ressources disponibles pour le même but.

Les ressources métalliques indiquées plus haut et qui, après le paiement des coupons de mars, dépassaient encore 9 millions de francs, donnent les moyens à la Compagnie de réaliser par elle-même, en argent, les produits de l'exploitation au moyen d'une échange jusqu'à due concurrence avec les fonds des travaux.

Nous venons vous proposer une mesure qui assurera encore mieux l'avenir. Le Conseil avait décidé, le 18 mars dernier une nouvelle émission de 40,000 obligations, à compte des emprunts autorisés, obligations qui sont restées à la souche et que nous sommes d'avis d'appliquer au paiement du semestre de juillet.

Dividende.

Ce semestre se compose du dividende de 1858 et du coupon d'intérêts.

Le dividende s'établit ainsi qu'il suit : le produit net du chemin de fer s'élève, ainsi que nous l'avons déjà dit, à fl. k. 7,640,166 15
Celui des mines, usines et domaines, à 662,014 33
En total, à 8,302,180 48
Le solde du compte d'intérêts et d'amortissements, compensation faite du produit des placements de fonds, s'élève à 6,664,875 16
Il reste 1,637,305 32
Ou en valeur nouvelle autrichienne, 1,719,170 81
dont il faut déduire la réserve statutaire 5 0/0, soit 85,958 54
Reste 1,633,212 27
sur quoi nous proposons de prélever encore une réserve supplémentaire de 258,641 83
Les réserves supplémentaires des années précédentes exprimées en monnaie de convention étaient de fl. k. 400,133 47
Elles sont réduites à 313,492 44
Par l'imputation d'un excédant de dépenses résultant de la liquidation des exercices passés, cette somme équivaut en valeur autrichienne, à 329,167 37
De sorte que la réserve supplémentaire totale s'élèvera à 587,800 20
Le reste disponible de l'exploitation, en 1858, est de 1,374,570 44

Digitized by Google

3 0/0 pour les administrateurs et le directeur général,	41,237 11
	1,333,333 3
10 0/0 pour les fondateurs,	133,333 33
Reste net,	1,200,000 »

Ou 3 florins par action, ce qui, au cours de 57 fr. 50 c., donne fr. 5 2174
Et en ajoutant les 12 fr. 50 c. du 1er semestre de 1859, 17 7174
Soit 10.1875 en florins.

Cette somme équivaut à 1/12 d'obligation supposée cotée à 212 fr. 61 c. ou 122 fl. 250 k.

Nous proposons à l'assemblée de vouloir bien décider que le coupon du 1er juillet 1859 sera payé en obligations à raison de 1/12 d'obligation par action non amortie. Au moment de la présentation des coupons, on les échangera, jusqu'à due concurrence, contre des obligations avec jouissance à partir du 1er mars 1859, et les coupons d'appoint seront remplacés par des reconnaissances négociables représentant 1 1/2 d'obligation.

Les droits des porteurs d'actions amorties, les droits des fondateurs et autres dérivant du dividende seront également soldés en obligations à raison de 212 fr. 61 c. par obligation, au change de 57.50.

Les mesures que nous venons de proposer ont le triple but de porter la réserve supplémentaire disponible pour les années suivantes à 587,809 fl. 20 k., d'assurer complétement le service au moyen de l'emprunt réalisé, et de laisser disponible, pour les charges des emprunts et les intérêts du 1er janvier 1859, tout l'encaisse metalliqne que nous avons maintenant.

Pour les actionnaires, le prix auquel nous proposons de leur céder les obligations est des plus avantageux. C'est à peu près le cours de la Bourse, cours déprimé outre mesure. Mais, d'autre part, ce cours n'a rien de désastreux pour le compte capital, parce que nous n'avons plus à solder que des dépenses pour travaux ; que les dépenses sont payées presque entièrement en florins, et que la Compagnie reçoit en ce moment, au cours d'émission, environ 122 florins par obligation, tandis qu'elle n'en aurait reçu que 110, si, le cours des obligations étant à 275 fr. comme le 1er janvier 1859, le florin se trouvait comme alors au pair.

Approbation des comptes.

L'assemblée générale voudra bien nommer une commission pour vérifier les comptes de l'exercice 1858. La commission nommée dans la dernière assemblée générale et composée de MM. Klein, Figdor et Schey, a vérifié les comptes de 1857 et les a approuvés suivant les pouvoirs qu'elle tenait de l'assemblée générale.

Rapports avec les Compagnies voisines.

Nos rapports avec les Compagnies nouvelles qui se relient directement ou indirectement avec nos exploitations sont sur le meilleur pied. Ces bonnes relations qui doivent profiter à tous sont attestées par les conventions ou les tarifs communs que nous avons arrêtés avec les Compagnies des chemins de fer de l'Ouest, du réseau de la Theiss, de Pardubitz à Reichenberg et d'Aussig à Tœplitz.

La crise que nous avons traversée et les circonstances actuelles ne nous permettent pas, on le comprendra, de faire des propositions radicales pour mettre un terme aux difficultés qu'éprouvent nos rapports avec d'autres entreprises plus considérables et plus anciennes, dont nous vous avons entretenu l'année dernière. En ce qui concerne la navigation, l'action de la Compagnie s'est bornée à l'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre Basiasch et Belgrade, pour desservir les relations commerciales de cette région pour lesquelles nous ne trouvions aucun appui dans la Compagnie de navigation existante. Cette entreprise ne nous imposera du reste qu'une dépense de 300,000 fl. au plus.

La suppression matérielle des lacunes qui existent entre nos lignes de chemins de fer et dans leurs rapports avec Vienne a été reconnue possible à des conditions ordinaires. Nous avons aussi la conviction qu'un arrangement avec la Compagnie de navigation serait praticable en sauvegardant tous les intérêts ; en tous cas, dans la situation présente, nous devons nous abstenir de toute proposition d'entreprises nouvelles, et nous ne pouvons que faire des vœux pour que le temps de repos qui nous est imposé mûrisse les projets de conciliation.

Situation de la Compagnie.

Nous avons fini l'exposé de la gestion de 1858 et de la situation de la Compagnie, mais nous avons besoin d'insister sur cette situation, qui nous paraît bien mal appréciée si nous en jugeons par les cours auxquels nos titres sont tombés.

Après la crise commerciale qui a pesé sur nos entreprises pendant toute l'année 1858, la marche de notre gestion nous faisait espérer un heureux essor que les graves circonstances du moment ont arrêté. Mais si en de telles circonstances les regrets sont légitimes, les craintes n'ont-elles pas été trop exagérées ?

Certainement les conditions d'agio nous sont défavorables puisque nos intérêts se paient en argent ; mais, grâce à la mesure proposée plus haut pour le semestre de juillet, les ressources métalliques de Paris suffiront pour couvrir toutes les charges de 1859 : d'autre part, la Compagnie ayant droit d'établir ses tarifs en or ou en argent peut compenser par là, dans une certaine mesure, les pertes d'agio.

La manière dont nous avons rempli tous nos engagements par nos paiements, nos travaux et notre exploitation, nous permet de compter avec confiance sur la bienveillance du gouvernement.

Nos concessions et nos domaines sont loin du théâtre de la guerre.

Enfin toutes nos entreprises essentielles sont terminées et il nous est possible de régler nos travaux sur nos ressources.

Tel est le tableau rapide, mais vrai, de notre situation ; elle aurait pu être brillante ! Dans les graves circonstances du moment, elle est assurément acceptable. Faisons des vœux pour que ces circonstances passent vite, et nous retrouverons facilement tous les éléments de succès que recèle notre entreprise et que notre gestion s'est attachée à développer.

Nomination d'administrateurs.

MM. le chevalier Rousseau d'Happoncourt, lieutenant-général, et Adolphe Fould, banquier, ont donné leur démission comme administrateurs de la Société, et le Conseil a dû, quels que fussent ses regrets, accepter ces déterminations. Il a fait une autre perte des plus douloureuses dans la personne de M. le baron Louis Pereira, décédé.

Nous avons dû pourvoir au remplacement de ces trois membres.

Au lieu et place de M. Fould, à titre d'administrateur étranger, nous avons nommé M. le baron de Hoeckeren ;

Au lieu et place de M. le chevalier Rousseau d'Happoncourt, nous avions nommé d'abord M. le chevalier de Kleyle, conseiller ministériel, que la mort a frappé presque aussitôt après sa nomination, et qui a été remplacé lui-même par M. le baron Antoine de Doblhof Dier, ancien ministre plénipotentiaire.

M. Charles Klein, banquier, a été appelé à la place devenue vacante par la mort de M. le baron Pereira.

MM. le baron de Hoeckeren, le baron de Doblhof-Dier et Charles Klein ont accepté leur nomination, et conformément à l'article 25 des statuts, nous demanderons à l'assemblée générale de vouloir bien confirmer ces choix.

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Assemblée générale du 10 mai 1859.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le second rapport de notre administration comprenant l'année 1858.

A. — ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE.

Notre administration et les différents services qui en dépendent, établis conformément à nos statuts et aux règlements spéciaux, n'ont subi cette année aucune modification importante.

La question d'une réorganisation administrative dans le sens d'une plus grande centralisation dans l'administration de notre Compagnie et d'une plus complète distinction entre les pouvoirs exécutif et administratif, a été soulevée et discutée entre nous cette année.

Les expériences que nous avons pu faire nous-même et celles faites par d'autres Compagnies nous ont démontré que cette réorganisation serait tout à fait à l'avantage de notre entreprise.

Nous avons donc décidé tout récemment de procéder aussitôt que possible à cette réorganisation.

Conformément à nos statuts, le Conseil d'administration sera toujours à la tête de notre entreprise, veillant soigneusement à ses intérêts et s'occupant spécialement de la partie administrative ; par contre, la gestion proprement dite des affaires sera dirigée, non plus par un comité de direction composé de plusieurs membres, mais par un seul directeur général pris hors du Conseil.

Cette réorganisation a été prévue par l'art. 51 de nos statuts.

Si nous nous sommes décidés à opérer ces changements dans notre administration quelques semaines plus tôt que ne l'avaient prévu nos statuts, nous y avons été amenés par les avantages que notre Compagnie doit en retirer, et ensuite en considération de ce que, nos différents services ne pouvant être modifiés que successivement, la réorganisation de notre administration ne pourra être complète avant le 1er juillet, époque à laquelle notre réseau tout entier pourra être en exploitation.

La mise en exploitation de la ligne de Rheineck à Coire a donné lieu à la dissolution partielle ou totale du personnel technique de quelques sections, et à une réduction dans le personnel du bureau central des travaux ; par contre, le personnel du service d'exploitation a dû être considérablement augmenté.

Les services de la comptabilité et de la chancellerie n'ont pas subi de modifications.

B. — RAPPORT AVEC LES AUTORITÉS FÉDÉRALES, LES GOUVERNEMENTS CANTONAUX ET LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Les négociations entamées ayant été impuissantes à faire cesser les nombreuses difficultés que notre exploitation rencontrait à Winterthur, nous avons dû invoquer l'intervention des autorités fédérales. Il a été satisfait à notre réclamation par les décisions de l'assemblée fédérale des 28 et 30 juillet et par le décret du conseil fédéral du 11 août 1858.

Nos rapports avec les gouvernements cantonaux ont été moins fréquents que l'année dernière, la plupart des questions d'un intérêt général étant résolues. L'homologation de nos statuts nous a été accordée par le gouvernement du canton des Grisons ; mais celle du canton de Zurich n'a pas encore été obtenue jusqu'à la fin de cet exercice ; car nous devons vous faire observer, Messieurs, que le grand conseil de ce canton ne nous a accordé l'homologation de nos statuts, par son décret du 28 octobre 1858, qu'à la condition que ce décret n'entrerait en vigueur que lorsque les cantons de Zurich et de Saint-Gall se seraient rencontrés sur les termes d'un traité de rachat tel qu'il

Digitized by Google

est devenu nécessaire par suite de la fusion des anciennes Compagnies qui forment aujourd'hui l'Union suisse.

Cette condition, dont l'accomplissement ne dépendait pas de nous, mais bien des deux gouvernements intéressés, mettait en question l'existence légale de notre Compagnie dans le canton de Zurich.

Nous nous sommes adressés d'abord au gouvernement du canton de Saint-Gall, le priant de vouloir bien s'entendre avec le gouvernement du canton de Zurich; puis au gouvernement du canton de Zurich, le priant de ne pas persister dans sa décision. Le gouvernement du canton de Saint-Gall n'a pas cru devoir répondre à notre réclamation; tandis que nous avons la satisfaction de pouvoir vous annoncer que le grand conseil du canton de Zurich a tenu compte de notre réclamation dans sa séance du 27 avril de cette année, et cette affaire vient d'obtenir une solution satisfaisante à nos intérêts.

D'ailleurs, nos rapports, tant avec le gouvernement du canton de Zurich qu'avec tous les autres gouvernements cantonaux, se sont continués de la manière la plus satisfaisante.

L'expertise des sections exécutées et à livrer à l'exploitation des lignes du Rhin, de la Glatt et de la Linth, a été faite avec le plus grand empressement par les gouvernements respectifs.

Le gouvernement du canton d'Argovie a bien voulu prolonger d'une année le terme de la concession qu'il nous a accordé en date du 16 juillet 1857 pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer sur son territoire.

Après la publication du décret fédéral du 11 août de l'année dernière, les négociations relatives au trafic de notre Compagnie avec la Compagnie du Nord-Est ont été reprises et continuées, et à la fin de l'année du rapport, les délégués des deux parties sont tombés d'accord sur les termes d'un traité réglant le transport direct des voyageurs et des marchandises sur les deux réseaux, et d'un règlement concernant la circulation et l'emploi des wagons à marchandises sur les voies des deux Sociétés. Le même trafic direct a également lieu entre nos stations principales et celles du Central-Suisse. Quant à ce qui concerne l'usage en commun des gares de Winterthur et de Wallisellen, les négociations sont encore pendantes. Les négociations entamées avec la Compagnie du Nord-Est, pour la circulation de nos trains et l'établissement d'une seconde voie entre Wallisellen et Zurich, n'ont pas encore abouti. Cette question, importante à divers points de vue, mérite d'être examinée avec soin, tant en ce qui concerne l'arrangement financier à intervenir, qu'en ce qui est relatif à l'organisation et à la police de la voie.

Le traité du trafic direct, déjà existant avec les chemins de fer du royaume de Wurtemberg pour le transport des voyageurs et des marchandises, a été étendu aux stations de la ligne du Rhin aussitôt après l'ouverture de cette ligne. L'utilité de cette voie de communication entre l'Allemagne et l'Italie devient chaque jour plus manifeste.

Nous avons trouvé grand empressement auprès des chemins de fer bavarois lors de notre proposition pour trafic direct sur les deux réseaux.

Nous sommes toujours dans les meilleures relations avec les administrations des chemins de fer allemands en général.

C. — CONSTRUCTION DE LA VOIE.

I. Tracé.

La seule question encore pendante lors de notre rapport, celle du tracé du lot Salern-Offeneck, sur le lac de Wallenstadt, a été résolue par un décret du gouvernement du canton de Glaris. Les difficultés relatives aux gares de Rorschach, de Coire, de Rapperschwyl et de Wallenstadt, ont été levées pour la plupart, et la commission fédérale de la Linth, ainsi que les gouvernements, se sont mis d'accord en ce qui concerne l'emplacement du grand pont sur la Linth, près Weesen.

II. Acquisition de terrain.

Des acquisitions de terrain pour l'établissement de la voie restaient encore à faire dans la partie inférieure du lac de Wallenstadt et dans les communes de Weesen, Schanis, Ruti et Rapperschwyl.

De nombreuses expropriations supplémentaires ont été nécessitées par des affaissements de la voie et par le besoin de créer des voies de déchargement sur le lac de Wallenstadt.

Le nombre de traités nouveaux s'est élevé à 350; 41 cas d'expropriation ont été soumis à la commission fédérale, et 8 au tribunal fédéral.

La contenance des terrains achetés pour les sections en voie de construction depuis la constitution de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, est de 1,256 acres suisses (jucharts), soit 453 hectares, qui sont divisés de la manière suivante:

Cantons.	Juchart ou 40,000 pieds carrés.	Hectares.	Dépenses. fr.
Saint-Gall..	932 57	336 76	2,665,000
Glaris.....	122 72	43 99	610,000
Grisons	163 05	58 74	630,000
Zurich	38 22	13 70	130,000
Ensemble...	1,256 06	453 25	4,035,000

Ce total se divise en:

Fr. 3,007,912 53 pour terrain ordinaire;
1,027,087 47 pour expropriation d'immeubles d'établissements industriels et pour indemnités de toute sorte.

Fr. 4,035,000 »

Sur lesquels sont payés,	3,467,656 11
Reste à payer, au 1er janvier 1859,	567,343 89

Par la vente déjà faite en partie et encore à faire des parcelles de terrains devenues disponibles, la Compagnie pourra rentrer dans environ 200,000 fr.

De cette manière la somme totale se réduira de 4,035,000 à 3,835,000 fr., et le prix moyen du pied carré sera de 7 c. 3/5.

III. Exécution des travaux.

Ier TRAVAUX DE TERRASSEMENT.

Première section, Rorschach-Balgach.

La première section de Rorschach à Balgach était, à la fin de mars 1858, en état d'être ouverte à l'exploitation, bien que des travaux supplémentaires aient été nécessités par des constructions hydrauliques et par l'établissement des stations de Rheineck, de Saint-Margrethen et de Mondstein. Les règlements de compte ont eu lieu pour toute la section.

Deuxième section, Marbach-Sennwald.

Dans cette section, les terrains marécageux et tourbeux qui se trouvent près de Marbach nous ont créé de graves difficultés pour l'établissement de la ligne, et bien que d'Altstaedten à Lienz nous n'ayons pas eu à constater d'affaissement de sous-sol, il n'en a pas moins fallu renforcer les remblais et les travaux d'art, et augmenter l'empierrement.

Nous nous occupons des règlements du premier lot; ceux du second sont terminés et reconnus par les entrepreneurs.

Troisième section, Sennwald-Trubbach.

Sur cette section, un lot a été construit en régie, et la construction de l'autre lot a été poussée avec tant de rapidité que, sauf quelques travaux complémentaires, il était praticable au mois de mai.

Nous en avons arrêté les règlements en ce qui nous concerne.

Quatrième section, Trubbach-Wallenstadt.

Le lot de Wallenstadt, appartenant à cette section, n'a pu être mis en adjudication qu'au mois de février, à cause de la correction de la Seez, qui s'y rattachait; mais on a poussé les travaux si énergiquement que la voie proprement dite a été achevée promptement, et qu'au mois d'octobre on a pu faire entrer les eaux dans le canal de la Seez. Ce canal est d'une longueur de 11,000 pieds suisses, soit 3,300 mètres, et d'une largeur de 58 pieds ou 17,4 mètres.

Les sections de Baschgen-Thiergarten, Trubbach, Sargans et Ragaz étaient déjà prêtes à être livrées à l'exploitation au printemps, sauf toutefois la gare de Ragaz, qui, à cause de la grande quantité de remblais à faire, n'a pu être achevée qu'au mois de septembre.

A l'exception du lot de Ragaz, les règlements sont terminés.

Cinquième section, du pont du Rhin à Coire.

Dans les trois derniers lots de cette section, nous n'avons eu à exécuter que des travaux supplémentaires pour chemins de communication et travaux hydrauliques, tant pour les eaux du Rhin que pour celles des Hautes-Alpes. Dans l'année du présent rapport ont été achevés les travaux hydrauliques du Rhin dans la commune de Trimmis, les travaux de fondation de la gare de Coire, les ponts et les ponceaux.

Les règlements des lots sont entièrement terminés, et celui du cinquième est en voie d'être arrêté et accepté.

Sixième section, de Wallenstadt à Weesen et Glaris.

Les travaux de cette section ont été poussés avec la plus grande énergie possible. Au Bommerstein on a terminé les voûtes du tunnel et les canaux de décharge. Sur le lot de Mols à Murg, où de grands déblais étaient à faire, ainsi que de nombreux ponceaux, passages à niveau, corrections de ruisseaux et murs de soutènement à exécuter, les travaux ont été terminés à l'époque voulue, et le lot de Murg, où se trouvaient deux tunnels d'une longueur de 800 pieds, soit 240 mètres, était prêt à être livré au mois de décembre.

Le lot de Murg-Sallern et les trois tunnels qu'il comporte, d'une longueur de 1,046 pieds, ou 313,8 mètres ont été aussi terminés en grande partie dans le courant de l'année du rapport.

Par suite de divergences d'opinions sur le tracé à adopter, les travaux du lot Sallern-Offeneck n'ont pu commencer qu'au 3 juin; néanmoins, à la fin de l'année on avait déjà percé 2,650 pieds, soit 240 mètres de tunnel sur 3,032 pieds, ou 909,6 mètres à exécuter, et construit les fondations des ponts sur le Filzbach et le canal Escher.

L'exécution des travaux sur le lac de Wallenstadt a été très-satisfaisante. En dehors du tunnel de Bommerstein, dix-huit mois se sont à peine écoulés depuis le commencement de ces travaux, et déjà cette partie difficile de notre entreprise est sur le point d'être achevée.

Si nous avons réussi à atteindre d'aussi bons résultats en si peu de temps sur un terrain où le corps de la voie a dû être conquis sur la montagne, sur le lac lui-même et sur les torrents de la montagne, et arriver à ce que cette partie si difficile de nos lignes soit presque prête à être livrée à l'exploitation, nous devons ce succès à ce que nous n'avons rencontré dans l'exécution des travaux aucune difficulté imprévue.

De Offeneck à Weesen et Kupfer-Krumm, les gros travaux sont exécutés; le lot de Netstall était déjà achevé en 1857, et celui de Netstall à Glaris a été terminé au mois d'octobre 1858.

A l'exception du lot de Netstall, les règlements de cette section n'ont pu encore être établis.

Septième section, Rapperschwyl-Weesen.

Le lot Rapperschwyl est achevé, à l'exception du prolongement de la digue du port. Sur le lot de Jona-Aabach on a arrêté les affaissements du remblais près Wurmspach. Les lots d'Uznach, Staremberg et la correction des ruisseaux d'Ernetswyl et de Steinem étaient achevés vers le milieu du mois d'août. Les travaux de Staremberg à Schmis ont été achevés à l'époque voulue, malgré les affaissements de terrain qui s'y sont produits. Au lot de Weesen, le tunnel près de la Ziegelbrucke, d'une longueur de 175 pieds ou 52,5 mètres, était percé au mois de mai, et le reste du corps de la voie, sauf les travaux préparatoires pour la station de Weesen, était achevé.

Le 5 mars, les travaux de fondation des culées du pont de la Linth ont pu être commencés. La culée de la rive droite s'élevait au-dessus des eaux dès la fin de mai, et celle de la rive gauche au milieu du mois d'août.

Digitized by Google

Depuis cette époque, on a procédé activement à l'achèvement des travaux.

Huitième section. Rapperschwyl-Uster.

Le lot d'Uster à Wetzikon a été livré à l'exploitation à la fin de 1857; celui de Wetzikon à Ruthi le 1er mai 1858. Les tranchées dans le roc et le percement du tunnel de Ferrach, qui a 523 pieds ou 1,570 mètres de longueur, ont retardé l'achèvement des travaux de Ruthi à Rapperschwyl jusqu'au commencement de l'année 1859.

Ponts de fer.

M. l'ingénieur G. Dollfus, de Bâle, nous a construit 79 ponts de tôle et 10 ponts en treillage de fer, parmi lesquels se trouve le pont de la Linth, près Weesen, à double voie, et long de 160 pieds ou 48 mètres.

Tous les ponts ont bien résisté à l'épreuve prescrite; nous dirons aussi qu'ils ont été achevés dans les délais voulus, et pour celui de Weesen, le terme a même été devancé.

Voie.

Sur nos commandes de l'année dernière, il nous restait à recevoir 40,000 traverses, et 24,500 pieds ou 661.5 mètres cubes de longrines qui nous ont été livrés cette année-ci en majeure partie.

Pendant la construction, il a été nécessaire d'augmenter nos approvisionnements en rails, les « Bridge-Rails » que nous avons reçus de l'ancienne Compagnie du Sud-Est n'ayant pu être employés que sur les alignements droits et dans les stations. Nous avons donc commandé encore 500 tonnes de « Rails Vignoles, » avec tous les accessoires nécessaires pour leur pose; le terme de leur livraison tombe dans l'année 1859.

Les usines de Saint-Georges nous ont fourni tous les croisements et changements de voie dont nous avions besoin et qui sont au nombre de 241. La partie métallique des grandes et petites plaques tournantes, ainsi que de 13 chariots, a été fournie par M. G. Dollfus.

Quant à la pose de la voie, elle a été concédée le plus ordinairement aux entrepreneurs des travaux de terrassements, aux prix convenus de 40 à 45 cent. le pied courant, soit 1 fr. 32 à 1 fr. 48 le mètre courant.

Bâtiments.

Dans l'année du rapport, presque tous nos bâtiments ont été construits, savoir: 46 hangars pour le service des voyageurs et des marchandises, des remises pour les machines et les wagons, des stations d'eau, 21 guérites et 158 maisons de garde-voie.

Les règlements de compte pour quatre lots sont terminés.

Matériel fixe.

Des stations pour le service des eaux ont été établies à Altstœdten, Buchs, Sargans, Coire, Weesen, Glaris, et Rapperschwyl. Des grues tournantes et des grues de chargement et de déchargement ont été établies à Coire, Glaris et Rapperschwyl; par contre, à Altstœdten, Uznach et Ruti, on n'a construit que des grues de chargement et de déchargement.

Clôture et signaux.

Ces accessoires de la voie, qui doivent assurer une exploitation sûre et régulière, ont été adjugés par lots, et terminés en temps voulu, de sorte qu'à l'ouverture des lignes toutes les mesures de sécurité étaient prises.

A la fin de l'année 1858, et au commencement de 1859, dans une période de vingt mois à peine, nous avons pu livrer à l'exploitation les sections de Rorschach à Coire, de . . . . . 93,6 kilomètres.

Sargans à Murg, de.	21,6	»
Uster à Weesen, de.	50,1	»
Weesen à Glaris, de.	12,0	»
Sur une longueur totale de . .	177,3	kilomètres.

Pour l'achèvement complet de notre réseau, il ne manque donc plus que la section de Murg à Weesen, soit une longueur d'environ 10 kilomètres, mais dont on peut fixer l'ouverture avec certitude pour le commencement du mois de juillet prochain.

Si les devis primitifs ont été quelquefois dépassés, les augmentations n'ont jamais été considérables, si ce n'est dans les cas de force majeure, comme les affaissements de remblais, près Marbach, Oberied et Wurmstach, ou bien lorsque les intérêts de notre entreprise ont exigé que les bâtiments projetés fussent agrandis, ou que leur nombre fût augmenté.

D. — MATÉRIEL ROULANT.

1° *Machines.*

Les machines dont notre rapport de l'année dernière annonçait la commande, nous ont, à l'exception de deux seulement, été livrées dans le courant de l'année, et cette partie de notre matériel roulant se composait, à la fin de 1858, de la façon suivante:

1° *Machines pour la ligne de Saint-Gall.*

1re *Section.*

	1857.	1858.
Construites par la fabrique d'Esslingen (reçu par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Gall-Appenzell	12	12
Construites par la fabrique de MM. Escher, Wyss et Cie, à Zurich..	»	6

II. *Machines pour la ligne du Rhin et du lac de Wallenstadt.*

2e *et* 3e *section.*

Construites par la fabrique d'Esslingen..		20
III. *Machines pour la ligne de la Glatt et de la Linth.*		
Construites par la fabrique à Carlsruhe.	3	8
	15	46
Encore en construction.		2
Total. . . .		48

2° *Voitures et wagons.*

Nos dernières commandes en ce genre de matériel, bien que faites en vue d'une augmentation dans notre trafic, se sont encore trouvées insuffisantes, particulièrement en wagons à marchandises: une nouvelle commande de cette sorte de wagons nous a paru indispensable.

Le matériel de la Compagnie se compose de:

105 voitures avec 5,558 places et 288 wagons à marchandises d'une force portative de 47,000 quintaux, ou 2,350 tonnes; c'est donc de 40 voitures et de 142 wagons à marchandises que notre matériel s'est augmenté cette année.

Les voitures ont été construites en partie par la fabrique de Schaffouse, en partie par MM. J.-C. Reiffert et Cie, à Bockenheim, près de Francfort-sur-Mein; les wagons à marchandises viennent en partie de la fabrique de Schaffouse, en partie de la fabrique d'Esslingen.

I. — EXPLOITATION.

1° *Considérations générales.*

Deux sections de notre réseau ont été livrées à l'exploitation dans le courant de l'exercice 1858. L'une, ouverte le 1er mai, comprend une petite partie de la ligne de la Glatt, et va de Wetzikon à Ruthi; la longueur est de 1 13/16 lieue ou 8,2 kilomètres; l'autre, ouverte le 1er juillet, comprend la ligne du Rhin, de Rheineck à Coire, d'une longueur de 17 10/16 lieues ou 84 kilomètres. L'exploitation s'est produite de la façon suivante:

Ligne de Saint-Gall et du Rhin.

Du 1er janvier au 31 décembre:

	lieues.	kil.
Winterthor-Rorschach.	15 11/16	75,3
Rorschach-Rheineck.	1 14/16	9,0
Du 1er juillet au 31 décembre:		
Rheineck-Coire.	15 10/16	126,3
Soit comme moyenne longueur exploitée.	26 6/16	126,3

Ligne de la Glatt.

Du 1er janvier au 30 avril:

Wallisellen-Wetzikon.	3 15/16	19.0
Wallisellen-Ruthi.	5 12/16	27,8
Exploitation moyenne.	5 8/16	24,3

En résumé, l'exploitation moyenne, qui, en 1857, a eu lieu sur une longueur de 18 lieues 5/6 ou 88 kilomètres, s'est produite en 1858 sur 31 lieues 1/2 ou 152 kilomètres, soit sur une longueur en plus de 13 lieues 1/3 ou 64 kilomètres.

Le mouvement sur notre réseau s'est fait par les trains réguliers suivants:

Du 1er janvier au 14 mai:

Entre	Winterthur et Rheineck.	4 trains.	
—	Saint-Gall et Rorschach.	2 —	locaux.
—	Wallisel.-Wetzikon Ruthi.	4 trains.	

Du 15 mai au 30 juin:

Entre	Winterthur-Rheineck.	4 trains.	
—	Saint-Gall-Rorschach.	3 —	locaux.
—	Wallisellen-Ruthi.	5 —	

Du 1er juillet au 15 octobre:

Entre	Winterthur-Rorschach.	4 trains.	
—	Saint-Gall-Rorschach.	4 —	locaux.
—	Rorschach-Coire.	4 —	
—	Wallisellen-Ruthi.	4 —	

Du 15 octobre au 31 décembre:

Entre	Winterthur-Rorschach.	4 trains.	
—	Saint-Gall-Rorschach.	2 —	locaux.
—	Rorschach-Coire	3 —	
—	Wallisellen-Ruthi.	4 —	

Le trafic des marchandises s'est fait aussi pendant cette année au moyen des trains ordinaires (trains mixtes).

II. — TRAFIC ET RECETTES.

Vous trouverez joints à notre rapport des tableaux donnant les résultats de notre exploitation.

1° Tableau des recettes de l'année 1858, par section exploitée (annexe n° 1);

2° Tableau des transports de voyageurs et marchandises (annexe n° 2);

3° Compte rendu des résultats annuels pour chaque section séparément (annexe n° 3);

4° Exposé des résultats mensuels pour la dépense comme pour les recettes (annexe n° 4).

Les recettes kilométriques par année s'élèvent, conformément à l'annexe n° 1:

1°	Pour la ligne de Saint-Gall, à fr.	15,038	9
2°	— du Rhin, à.	12,404	34
3°	— de la Glatt.	5,473	31

ou en moyenne à fr. 12,563 88, contre fr. 12,036 90 de l'année 1857; il s'ensuit une augmentation de 4,2 0/0 en faveur de l'exercice 1858.

Ligne de Saint-Gall Winterthur-Rorschach.

Longueur, lieues 15 11/16. — 75,3 kilomètres.

Les recettes de la ligne de Saint-Gall présentent une augmentation constante malgré les concurrences que cette ligne a à subir. Ainsi, tandis que les recettes kilométriques en 1856 n'étaient que de fr. 9,130 20, elles s'élèvent en 1857 à fr. 13,218 40, et en 1858, malgré la stagnation du commerce et de l'industrie, à fr. 15,038 0o.

Ligne du Rhin. Rorschach-Coire.

Longueur: 10 8/16 lieues. — 93,0 kilomètres.

Les produits kilométriques de cette ligne pendant les six premiers mois de son exploitation prouvent suffisamment la grande importance de cette ligne, soit pour le trafic local, aussi bien que pour les relations entre l'Allemagne et l'Italie.

Les recettes constatées donneraient une moyenne

Digitized by Google

de fr. 12,404 34, comme rendement kilométrique annuel. Ces résultats permettent d'espérer que notre exploitation, en développant les rapports des deux pays que cette ligne est appelée à relier, profitera d'une façon satisfaisante de ce développement.

La petite section de la Glatt, séparée de notre réseau par les voies du Nord-Est, et sans continuation sur Rapperschwyl, Glaris ou Coire, constate aussi une augmentation sensible.

Ces observations nous font espérer une exploitation fructueuse lors de la prochaine ouverture de la ligne du lac de Wallenstadt, qui devra mettre en jonction directe les diverses parties encore séparées de notre réseau.

III. — EXPLOITATION, DÉPENSES.

1° *Service de l'exploitation.*

Ce service est fait par les bureaux suivants :

A. Le bureau central de la direction de l'exploitat°;
B. — du service commercial;
C. — du contrôle;
D. — de la comptabilité;
E. — des transports;
F. — du service de la traction;
G. — du magasin général et de l'économat.

Ce dernier est encore divisé en cinq parties spéciales qui, conformément à l'inventaire pour l'exercice 1858, ont constaté le mouvement suivant en sommes :

	Entrée.	Sortie.	En magasin.
Matériaux f.	1,008,370 »	481,377 23	526,993 41
Mobilier...	333,945 41	270,834 47	63,110 94
Ensemble f.	1,342,315 41	752,211 70	590,104 35

Ces sept bureaux occupent 41 employés, qui ont coûté à la Compagnie fr. 88,713 94 (fr. 11,701 90 pour frais d'assurances y compris), ce qui fait

par jour, fr.	244 86
Ce qui fait par kilomètre,	583 64
— par jour et par kilomètre,	1 61

2° *Service de la voie.*

Ce service a été fait par :

3 ingénieurs de la voie;
3 piqueurs;
9 sous-piqueurs;
72 aiguilleurs;
138 gardes-voie.

225 employés qui ont reçu ensemble 137,486 fr. 61, ce qui fait par jour, 375 30
par kilomètre, 904 51
par jour et par kilomètre, 2 47

L'entretien des lignes exploitées donne lieu aux observations suivantes :

Le terrassement s'est considérablement consolidé sur la ligne de Winterthur à Rheineck, et s'affermira encore davantage. Les affaissements et les mouvements de terre, comme par exemple dans la tranchée de Ruthi, près Flawyl, ont entièrement cessé; ils ont été peu considérables entre Saint-Gall et Rorschach.

La ligne de Rheineck à Coire, nouvellement ouverte, a donné lieu à des travaux de consolidation, particulièrement au grand remblais de Marbach.

Les ponts et ponceaux sont dans un état très-satisfaisant.

La voie a presque toujours été en bon état.

Les bâtiments de la ligne Rorschach-Winterthur se trouvent dans de bonnes conditions; quelques défectuosités qui se sont montrées sur d'autres lignes pendant l'hiver seront rétablies.

3° *Service de traction.*

Le parcours des machines pendant cet exercice est :

	lieues.	kilomètres.	heures.
Pour 15 machines sur la 1re section,	56,366 1/4	270,558 »	10,007 »
Pour 15 machines sur la 2e section,	31,624 3/4	151,798 8	5,637 1/2
Pour 8 machines sur la 3e section,	18,003 »	86,414 4	3,516 »
Total, 40 machines,	105,994 »	508,771 2	19,160 1/2

Ce qui fait pour une machine 2,549 85 lieues, ou 12,719 28 kilomètres de parcours. Le parcours d'une machine est ordinairement 5,53 lieues, ou 26,5 kilomètre par heure. La force motrice de nos locomotives correspond parfaitement à leur construction, satisfaisante sous tous les rapports.

Le combustible le plus généralement employé pour le chauffage de nos machines a été le bois. Nous avons fait des essais avec les tourbes sur une machine de la Glatt, et sur deux autres nous avons brûlé du charbon.

Le service de la traction a occupé les employés suivants :

Inspecteur de machine,	1
Mécanicien en chef,	1
Chefs d'atelier,	4
Mécaniciens,	20
Chauffeurs, premier rang,	20
Id. deuxième rang,	17
Employés pour nettoyer les machines,	6
Total des employés de la traction,	69

298 quintaux et 11 livres, soit 10,905 5 kilogrammes de matières grasses pour graissage ont été consommés, ce qui donne une moyenne de 9 onces, soit 150,6 grammes par lieue parcourue, et 1,9 onces, soit 29,2 grammes par kilomètre parcouru.

Les frais de la traction, appointements du personnel et consommation de matériaux, s'élèvent à la somme de 299,851 64
Ce qui fait par jour, 821 51
par kilomètre, 1,972 70
par jour et par kilomètre, 5 40
par lieue parcourue, 2 83
par kilomètre, » 60

Les frais d'entretien des machines s'élèvent à la somme de 52,680 77
Ce qui fait par jour, 144 43
par kilomètre, 346 58
par jour et par kilomètre, » 95
par lieue parcourue, » 49,7
par kilomètre, » 10

6° *Service du matériel roulant.*

Les employés de ce service sont les suivants :

Chef de mouvement,	1
Chefs de train,	10
Conducteurs pour les bagages,	9
Id. pour les voyageurs,	18
Inspecteurs du matériel,	5
Total des employés,	43

Le parcours du matériel a été :

Pour les wagons à voyageurs	249,267 lieues	ou	1,196,481,6 kil.
Pour les wagons à marchandises,	378,799 id.		1,818,235,2 kil.
Ensemble,	628,066 lieues	ou	3,014,716,8 kil.

Le nombre des trains a été de 9,027, et leur parcours total de 97,704 lieues ou 468,979, 2 kilomètres, ce qui fait pour chaque train un parcours de 10,8 lieues ou 51,9 kilomètres.

La composition moyenne des trains donne 19 essieux, dont 10 pour voitures à voyageurs et 9 pour wagons à marchandises.

Les frais de ce service se sont élevés à 71,931 93
Ce qui fait par jour, 197 07
par kilomètre, 473 24
par jour et par kilomètre, 1 30

Les frais d'entretien du matériel sont, 31,603 90
Ce qui fait par jour, 59 35
par kilomètre, 142 52
par jour et par kilomètre, » 39

7° *Service des gares et stations.*

Le personnel de ce service se compose de :

Chefs de gare,	3
Chefs de stations,	24
Receveurs,	20
Expéditionnaires aux bagages et adjoints,	3
Id. marchandises,	42
Inspecteurs de gare,	4
Portiers,	18
Porteurs de bagages,	3
Ensemble,	117

Les frais de ce service se sont élevés à 251,551 67
Ce qui fait par jour, 689 18
par kilomètre, 1,654 94
par jour et par kilomètre, 4 53

IV. — ÉTAT FINANCIER.

Le compte rendu de l'exploitation joint au présent rapport (annexe 5) constate les résultats suivants :

Recettes,	1,866,733 96, soit par jour	5,114 34
	id. kilom.	12,281 14
	par jour et par kilom.	33 64
Dépenses,	943,862 83, soit par jour	2,585 92
	id. kilom.	6,209 62
	par jour et par kilom.	17 »
Recettes nettes,	922,871 10, ou par jour	2,528 42
	id. kilom.	6,071 52
	par jour et par kilom.	16 64
	ou 49, 4 0/0 des recettes brutes.	

Ces résultats ne sont pas encore en rapport, nous devons le reconnaître, avec l'importance des sommes dépensées; mais si l'on considère que la ligne de la Glatt est encore isolée de notre réseau, que sa longueur est encore trop petite pour pouvoir donner lieu à un service de marchandises régulier, que la ligne du Rhin est en exploitation à peine depuis six mois, on peut arriver à reconnaître que par leur jonction définitive avec le réseau central aussi bien que par une plus longue exploitation, nos lignes verront se développer le trafic que peut leur promettre leur position internationale et l'importance des industries qu'elles sont appelées à desservir.

Les observations faites sur la ligne de Saint-Gall en exploitation depuis quelques années vous confirment ces espérances; car sur cette section de notre réseau l'augmentation des produits est continuelle et sensible malgré toutes les difficultés qui nuisent si gravement à son développement.

Vos frais de l'exploitation se sont élevés à 6,200 fr. environ pour l'année et par kilomètre; nous devons cependant vous faire observer que les dépenses considérables du premier entretien n'y figurent pas, ce qui aura lieu par la suite. — Nous avons lieu de supposer que, conformément aux expériences faites sur d'autres lignes, nos dépenses kilométriques annuelles d'exploitation proprement dite pourront s'élever à la somme de 8,000 fr.

V. — POLICE DE LA VOIE.

Service de sûreté.

Les contraventions aux ordonnances de la police de la voie sont presque insignifiantes.

Nous avons à regretter trois accidents : deux ayant causé la mort de deux employés, et le troisième — rencontre de deux trains dans la station de Maienfeld — n'a eu, outre quelques avaries causées au matériel, de suites fâcheuses que pour un conducteur qui fut gravement blessé, mais qui est entièrement rétabli aujourd'hui.

VI. — ATELIERS DE RÉPARATION.

La question importante de la construction des ateliers de réparation, dont nous avons besoin pour l'exploitation régulière de nos lignes, nous a souvent préoccupés pendant le courant de l'année 1858.

Nous nous sommes décidés à ne faire construire que ce qu'il y avait pour le moment de plus indispensable, c'est-à-dire un atelier à Rorschach pour

Digitized by Google

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Compte des recettes et dépenses de l'exploitation pour l'année 1858.

RECETTES.

Recettes directes.

Transport des voyageurs, bagages, bestiaux et marchandises	1.887.711 87	
Détaxes en vertu du titre X 80 des abaissements du tarif	42.976 93	
Somme des recettes directes		1.844.734 94
Recettes indirectes.		
Récoltes, fermages, locations, etc	21.999 02	1.866.733 96
		1.866 733 96

DÉPENSES.

I. Frais généraux de l'exploitation		88.713 94	
II. — de la voie		137.486 61	
III. Entretien de la voie et des bâtiments		2.153 31	
IV. — de la voie proprement dite		6.501 34	
V. — des machines		52.680 77	
VI. — des wagons		21.663 90	
VII. Service des machines		299.851 64	
VIII. — des wagons		71.931 93	
IX. — des gares et stations		251.551 67	
X. Dépenses extraordinaires	54.304 58		
Détaxes sur les tarifs	42.976 93	11.327 65	943.862 86
Solde comme produit net			922.871 10
			1.866.733 96

RECETTES. Compte des recettes et dépenses, du Ier janvier au 31 décembre 1858. DÉPENSES.

Compte de capitaux.

Versements sur les actions	5.824.700 »	
Versements sur les obligations 5 0/0 :		
Emprunt de fr. 9.000.000	8.100.000 »	
Recettes diverses de premier établissement	148.520 22	14.073.229 22

Compte de l'exploitation.

Produit net des recettes de ce compte, déduction faite des dépenses pour l'année 1858	922.871 10
	14.996.100 32
Solde passif, à transporter à 1859, conformément au bilan du 31 décembre 1858	3.422.410 71
	18.418.511 03

Frais généraux de la Société.

Dépenses antérieures à la constitution de la Société	4,000 »	
Intérêts sur les actions	1,848,430 60	
— sur les obligations 5 0/0 I et II Prior	412,500 »	
— — 4 1/2 0/0	27,000 »	
— — 3 0/0	1,085,287 50	
— — 5 0/0. Emprunt, Fr. 9,000,000	225,000 »	
Service de fonds, commission de banque	351,090 41	
Création et mouvement des actions et obligations	76,769 50	
Jetons de présence et indemnités	8,847 70	
Comité de direction, traitements, frais de voyage	63,376 75	
Comité permanent de Paris	35,848 55	
Appointements des employés de l'administration centrale	18,739 34	
Frais de bureaux	11,069 97	
Insertions, publicité	8,881 36	
Loyer et entretien des bureaux et du mobilier	612 50	
Mobilier de l'administration centrale	632 15	
Divers	24,185 86	
Contributions et impôts divers	890 1	
Contentieux	3,450 5	
Tourbières de Moggingen		4,206,612 27
		173,864 32

Frais de premier établissement.

Ingénieurs et employés de travaux	294,209 40	
Frais de bureau et divers	60,233 34	
Acquisitions de terrains	1,057,526 49	
Terrassements	5,933,197 91	
Bâtiments	1,114,420 29	
Clôtures et plantations	105,216 3	
Voies en fer et dépendances	1,700,917 99	
Télégraphes	27,036 68	
Service du matériel roulant	42,858 73	
Matériel roulant	2,037,856 74	
Outillage des ateliers	170,046 22	
Mobiliers divers	242,330 78	
Approvisionnements divers	298,611 33	
Premier entretien	354,476 51	
		13,639,771 44
		17,820,234 3
Solde passif d'après le bilan du 31 décembre 1857		598,257 »
		18,418,511 3

Digitized by Google

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Bilan du 31 décembre 1858.

COMPTES DÉBITEURS.

Frais généraux de la Société.			
Dépenses antérieures à la constitution de la Société	161,516 3		
Perte à la négociation sur les actions	2,114,100 »		
Bonifications payées par l'ancienne Compagnie du Sud-Est	999,667 8		
Intérêts sur les actions pendant les travaux	3,502,763 83		
— sur les obligations 5 0/0	876,107 52		
— — à 1/2 0/0	29,717 75		
— — 3 0/0	1,085,287 50		
— — 5 0/0 de fr. 9,000,000	225,000 »		
Service de fonds, commission de banque	818,774 27		
Création et mouvement des actions et obligations	76,769 50		
Frais des anciennes administrations jusqu'au 30 avril 1857	411,830 13		
Jetons de présence et indemnités de déplacement	26,085 60		
Comité de direction. Traitements	100,433 87		
Comité permanent de Paris. Frais généraux	54,151 56		
Administration centrale. Employés	35,854 46		
Frais de bureau de l'administration centrale	216,081 58		
Insertions, publicité, abonnements	8,881 36		
Loyer et entretien des bureaux et du mobilier	612 50		
Mobilier de l'administration centrale	632 15		
Dépenses diverses de l'administration centrale	116,767 36		
Contributions et impôts divers	890 1		
Contentieux	20,648 58		
		10,882,580 48	
Tourbières de Moggingen		242,009 45	
Compte de premier établissement.			
Ingénieurs et employés de travaux	1,421,054 9		
Frais de bureaux et frais divers de travaux	63,891 96		
Acquisitions de terrains et indemnités	5,649,037 44 1/2		
Terrassements, ouvrages d'art, ballastage	23,930,459 53		
Stations, ateliers, maisons de gardes	3,818,101 69		
Clôtures, plantations	238,921 38		
Voies en fer et dépendances	9,859,265 51		
Télégraphes	36,667 50		
Matériel roulant	5,388,168 21		
Service du matériel roulant	42,848 73		
Outillage des ateliers	244,648 7		
Mobiliers divers	568,718 30		
Approvisionnements divers. Magasin général	526,993 41		
Premier entretien	495,571 59 1/2		
Frais généraux de construction	51.391 29		
		52,415,838 71	
Compte de l'exploitation.			
Dépenses jusqu'à la fin de décembre 1857	741,423 96		
— pour l'année 1858	943,862 86		
		1,685,286 82	
		65,225,715 46	
Actifs.			
Solde des versements sur les actions 10 0/0, sur 58,247 actions		2,912,350 »	
		68,138,065 46	

COMPTES CRÉDITEURS.

Compte de capitaux.			
Capital en actions :			
65.000 actions à fr. 500			32.500.000 »
Capital en obligations :			
Obligations 5 0/0 fr. 5.500.000		5.500.000 »	
— à 1/2 0/0		300.000 »	
— 3 0/0		15.470.500 »	
— 5 0/0 fr. 9.000.000		8.100.000 »	28.370.500 »
Recettes diverses de premier établissement :			
Produits des ventes de terrains et de bâtiments			287.540 11
Compte de l'exploitation.			
Recettes jusqu'à la fin de décembre 1857		1.690.880 68	
— pour l'année 1858		1.866.733 96	3.557.614 64
			64.715.654 75
Passif.			
Créditeurs divers		5.056.181 13	
Moins :			
Arrérages des versements sur les actions	57.450 »		
Arrérages des versements sur les obligations	287.600 »		
Caisse	71.480 21		
Débiteurs	1.217.240 21	1.633.770 42	3.422.410 71
			68.138.065 46

les machines, et un autre à Coire pour les wagons, voitures, etc.

Le premier de ces ateliers étant encore plus indispensable que le second, nous avons commencé les constructions à Rorschach, qui ont été mises sous toit encore la même année.

VII. — CAISSE DE SECOURS.

Le capital de la caisse de secours des employés s'élève à 26,576 fr. 65 c. L'année dernière, ce capital n'était que de 16,311 fr. 12 c., ce qui fait une augmentation de 10,265 fr. 51 c. — La somme du secours accordé pendant cet exercice s'élève à 1,838 fr. 55 c.

VIII. — SERVICE DU TÉLÉGRAPHE.

Le nombre de nos stations télégraphiques était, au 31 décembre 1858, de 17, savoir :

Winterthur, Aadorf, Wyl, Uswyl, Flawyl, Winkeln, Saint-Gall, Mœrschwyl, Rorschach, Rheineck, Au, Altstœdten, Buchs, Sargans, Maienfeld, Coire et Uster. M. l'inspecteur du 3e arrondissement des télégraphes fédéraux est chargé aussi du nôtre, le réseau de la Compagnie étant pour la plus grande partie dans cet arrondissement.

E. — COMPTABILITÉ ET FINANCES.

a.) Actions.

Votre capital actions 32,500,000 fr., représenté par 65,000 actions, dont 6, 53 entièrement libérées et 58,247 libérées de 70 0/0, est resté invariable durant cet exercice.

Deux versements opérés, huitième et neuvième, aux 10 et 20 janvier et 4 et 10 décembre, ont présenté une ressource de 3,824,700 fr. Ces versements se sont exécutés régulièrement, de façon qu'à la fin de l'année nous n'avions d'arrérage que de 57,450 fr.

A la même époque restait encore à payer 10 0/0 sur les actions non entièrement libérées en 2,912,350 francs.

b.) — Obligations.

Le capital obligations s'est augmenté dans le courant de l'année du rapport de 8,100,000 fr., en exécution de la décision de l'assemblée générale du 11 mai 1858, nous autorisant à émettre des obligations 5 0/0 remboursables en cinquante ans à partir du 1er janvier 1869.

La totalité de cette somme est rentrée avant la fin de l'année, moins un petit solde de 287,600 fr.

c.) — Emprunt temporaire.

La marche rapide de nos travaux et les achats considérables de matériel d'exploitation nous ont mis dans la nécessité de contracter momentanément des emprunts à courte échéance.

L'administration fédérale des finances a bien voulu nous prêter 2,500,000 fr., remboursables en plusieurs termes jusqu'à la fin de 1859. La banque de crédit suisse-allemande de Saint-Gall nous a aussi fait des avances en compte courant.

Conformément au compte de l'année (annexe 6), nous avons pour l'année 1858 les totaux de :

Recettes,	14,996,100 32
Dépenses,	17,820,254 03
Soit un passif de	2,824,153 71
qui, joint à celui de 1857,	598,257 »
donne, au 31 décembre 1858, un solde passif total de	3,422,410 71
Les ressources de la Compagnie pour fin 1858 se composent d'un dernier versement de 50 fr. par action, soit,	2,912,350 »
Insuffisance de fonds,	510,060 71

D'après le bilan (annexe 7) les dépenses jusqu'à la fin de 1858 se montent à 65,225,715 fr. 46.

En outre de cela, d'autres sommes considérables sont encore nécessaires pour l'achèvement de notre réseau, sommes qui, dans le budget de l'année passée, n'ont pu être prévues, et par suite de cela l'augmentent essentiellement. Le budget final, établi d'ailleurs sur le strict nécessaire, donne aujourd'hui un total de dépenses de 73 600,000 fr., soit environ de 270,000 fr. par kilomètre. Toutefois cette somme comprend d'autres dépenses considérables, comme, par exemple, l'acquisition et capital d'exploitation pour les tourbières à Mœggingen, cautionnements pour concessions et quelques reliquats provenant des Compagnies anciennes, de manière que les dépenses, pour la voie proprement dite, ne dépasseront pas 264,000 fr. par kilomètre.

Cette augmentation de dépense a été notamment occasionnée :

a. Par le retard de l'ouverture de toute la ligne, auquel on ne s'attendait pas de prime abord, retard par lequel il y eut diminution des recettes prévues, tandis que les intérêts, sur la totalité des capitaux, actions et obligations, ont dû être payés ;

b. Par la nécessité d'achats de matériel et de frais considérables pour l'exploitation ;

c. Par un surcroît imprévu de dépenses de construction, notamment près Marbach, Wurmspach, etc.

Des négociations ont été entamées, dans le courant des mois derniers, pour arriver à la réalisation des fonds encore nécessaires, et nous espérons que, d'accord avec le comité de Paris, nous pourrons pourvoir aux besoins de la Société en sauvegardant ses intérêts et ceux des actionnaires.

Conformément à nos statuts, les comptes de l'exercice 1858 ont été vérifiés par une commission spéciale, et trouvés en règle. Nous vous proposons donc de vouloir bien les approuver.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 janvier 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Si le système de fondation tubulaire a été jugé non admissible pour les piles intermédiaires, *à fortiori* devait-il en être ainsi pour les piles culées, puisque pour chacune de ces piles il eût fallu employer dix tubes de 3 mètres de diamètre.

On a pensé que, dans cette situation, ce qu'il y avait de plus prudent à faire, c'était d'employer le même système que pour les fondations des piles intermédiaires, et il a été entendu que, pour les piles culées, on emploierait quatre caissons juxtaposés de 7 mètres de largeur, 5 m. 80 de longueur et 3 m. 60 de hauteur.

Dans ce système, chaque caisson en tôle des piles culées et des piles intermédiaires doit être garni d'une grande cheminée à air libre descendant jusqu'au niveau des bords inférieurs, et qui sera constamment pleine d'eau, et de deux cheminées à air comprimé avec écluse à l'extrémité supérieure, pour qu'une de ces cheminées puisse toujours fonctionner et éviter ainsi toute perte de temps.

Les caissons de fondation d'une même pile doivent être enfoncés en même temps et aussi régulièrement que possible.

Chaque caisson, au fur et à mesure de son enfoncement, doit être surmonté de châssis en bois disposés par panneaux de 1 mètre de hauteur. Ces châssis devront être fermés avec des madriers en sapin à l'extérieur, et rester ouverts sur les côtés en contact.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 14 mai 1859.

Voyons comment, dans ce nouveau système, on peut éviter les inconvénients signalés plus haut du système de fondation tubulaire.

Il est évident, d'abord, qu'avec le système nouveau, on n'a pas à craindre le soulèvement des caissons et qu'il n'y a pas à craindre non plus qu'en enfonçant un caisson on vienne déranger un caisson déjà placé, puisque les caissons de fondation d'une même pile sont enfoncés à la fois.

Toute la question doit évidemment se réduire, dans le système nouveau, à ce que les caissons s'enfoncent progressivement, et que les caissons d'une même pile descendent avec uniformité. Mais les difficultés sont ici beaucoup plus considérables que dans le système de fondation tubulaire.

Si les frottements contre les parois extérieures d'un tube de 3 mètres de diamètre, présentant un développement de 9 m. 42 par mètre de hauteur, rendent difficile l'enfoncement des tubes, *à fortiori* devra-t-il en être ainsi pour un caisson dont le développement est de 25 m. 60. Les caissons en bois étant remplis d'eau, la compression sur leurs parois sera bien diminuée, il est vrai, mais elle sera encore très-forte.

Après épuisement, et lorsque les caissons seraient arrivés à la profondeur voulue, on serait certain qu'il ne pourrait plus y avoir de disjonction aucune dans ces maçonneries.

Cette disposition d'exécution exige naturellement que les châssis en bois soient fermés des quatre côtés jusqu'en contre-haut du bétonnage.

D'un autre côté, il est évident que les châssis en bois devaient présenter à l'extérieur plus de résistance à l'enfoncement des caissons, que la surface lisse des tubes en fonte dans les fondations tubulaires. Les madriers laissés à nu auraient pu ainsi être déchirés par des roches perdues, par des souches d'arbres ou autres objets. Force a été, en conséquence, de revêtir leurs parois extérieures en tôle ordinaire de 3 millimètres d'épaisseur, disposition qui sera du reste favorable au moment des épuisements.

On avait supposé enfin qu'on enlèverait dans des bennes ordinaires les produits des déblais faits par les ouvriers travaillant dans les caissons; mais on a pensé qu'il serait beaucoup plus rationnel et en même temps plus économique d'installer dans les cheminées un service de norias, dans les godets desquelles les hommes n'auraient qu'à pousser le produit des déblais.

En résumé, les dispositions définitivement adoptées pour les fondations de la pile-culée vers la rive française, travail qui va commencer incessamment, sont les suivantes :

On emploiera quatre caissons en tôle, ayant chacun 5 m. 80 de longueur, 7 m. de largeur et 3 m. 60 de hauteur.

Chaque caisson sera muni d'une grande cheminée de service de 1 m. 50 de diamètre descendant jusqu'au foud et de deux cheminées à air de 1 mètre de diamètre partant de la paroi supérieure et disposées toutes pour pouvoir être enlevées après l'opération.

Des norias seront installées dans chaque cheminée de service.

Une écluse à air sera établie à l'extrémité supérieure de chacune des autres cheminées.

Au fur et à mesure de leur enfoncement, les caissons en tôle seront surmontés de châssis en bois établis par panneaux de 1 mètre de hauteur, fermés des quatre côtés par des madriers en sapin revêtus à l'extérieur de feuilles de tôle de 3 millimètres d'épaisseur.

HOSQUIN DE RIÉVILLE.

(La suite prochainement.)

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Bilan au 30 avril 1859 (Clôture de l'exercice 1858).

ACTIF.

Exercice 1858 :		
Dépenses de premier établissement, depuis l'origine jusqu'à la clôture de l'exercice 1858		598.323.031 77
Avances pour acquisitions de terrains à régulariser	698.348 81	
Avances à divers entrepreneurs	144.875 93	843.224 74
Exercice 1859 :		
Dépenses de premier établissement depuis le 1er janvier jusqu'au 30 avril 1859	5.388.244 25	
Dépenses en régie et fonds de roulement	1.322.832 29	6.711.076 54
Domaine de la Compagnie.		
Divers terrains et immeubles ne faisant pas partie de l'emprise des voies	2.036 365 04	
Etablissement des fours à coke, valeurs mobilières et immobilières	3.091.788 02	6.028.153 06
Approvisionnements généraux.		
Magasins de l'économat	549.799 51	
Objets du matériel fixe de la voie	8.549.547 35	
Dépôts et ateliers du matériel	7.961.918 71	17.061.265 57
Fonds disponibles.		
Caisse et Banque de France	903.818 82	
Crédit mobilier	6.654.441 »	
Receveurs généraux et banquiers	224.345 49	7.782.605 31
Valeurs diverses.		
Cautionnement de la Compagnie	560.000 »	
Commandite dans le Sous-Comptoir des chemins de fer	555.234 15	
Effets à recevoir	11.492 85	
Divers débiteurs	372.105 40	1.498.832 40
Liquidation des titres.		
A recouvrer sur actions et obligations		213.135 »
Solde en comptes courants divers		5.822.092 56
		644.283.416 95

PASSIF.

Compte capital.			
498.397 actions	249.198.500 »		
368.828 obligations 5 0/0	178.026.500 »		
598.567 — 3 0/0	152.654.580 12		
26.233 — des anciennes Cies	15.755.000 »		
Subventions et prêts de l'Etat	14.985.365 86	611.519.945 98	
Actions, obligations et engagements amortis.			
1.603 actions	801.500 »		
1.250 obligations 5 0/0	625.000 »		
1.029 — 3 0/0	514.500 »		
906 — des anciennes Compagn.	755.500 »		
Subventions et prêts de l'Etat	614.634 14	3.311.134 14	614.831.080 12
Fonds de la réserve			3.146.013 86
Liquidation des titres.			
Intérêts et dividendes échus et non périmés		505.546 27	
Remboursement des titres amortis		50.250 »	
Actions vendues		188.259 49	
Comptes divers		6.489 »	750.544 76
Créanciers divers.			
Mandats, traites et bons à payer			1.860.358 13
Retenues et cautionnements.			
Solde de divers comptes			594.891 15
Caisse des retraites.			
Allocation de la Compagnie et produit			512.142 25
Exploitation.			
Solde de l'exploitation, exercice de 1858 (à répartir)		10.772.872 80	
Balance, au 30 avril, du compte de l'exploitation, 1859		11.815.513 88	22.588.386 68
			644.283.416 95

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1506 —

11e année. — 25e semaine.

Du 18 au 24 juin 1859.

121.809 Voyageurs	382 171 79
Bagages, Marchandises, etc.	679.190 86
Total	1.061.364 65
Recettes antérieures	25.942.357 61
Total	27.003.722 26
25e semaine de 1859	1.061.364 65
Semaine correspondante de 1858	1.000.138 11
Différence	61.226 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859	27.003.722 26
— — 1858	23.786.915 15
Différence	3.216.807 11

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 18 au 24 juin 1859.

108.419 Voyageurs	434.969 18
Bagages, Marchandises, etc.	806.265 05
Total	1.251.233 23
Semaine correspondante de 1858	1.101.409 39
Différence	149.823 84
Recettes depuis le 1er janvier 1859	29.827.010 72
— — 1858	25.744.773 24
Différence	4.082.237 48

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Mai 1859.

Voir le numéro du 11 juin.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 18 au 24 juin 1859.

Voyageurs	738.811 90
Bagages et Marchandises	1.392.644 84
Total	2.131.456 74
Semaine correspondante de 1858	1.414.922 75
Différence	716.533 99
Recettes depuis le 1er janvier 1859	47.204.396 25
— — 1858	35.295.792 16
Différence	11.909.595 09

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 18 au 24 juin 1859.

Voyageurs	88 119 90
Bagages et Marchandises	199.085 25
Total	287.205 15
Semaine correspondante de 1858	253.736 89
Différence	33.468 26
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.818.991 85
— — 1858	5.955.025 02
Différence	863.966 83

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1189 kilomètres
1858. — 995 —

Du 18 au 24 juin 1859.

310.948 Voyageurs	457.630 53
Marchandises, etc. — Grande vitesse	80.761 01
— — Petite vitesse	379.209 49
Total	917.601 03
Semaine correspondante en 1858	823.229 07
Différence	94.371 96
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	21.738.046 79
— — 1858	18.217.845 35
Différence	3.520.201 44

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 902 —

Du 18 au 24 juin 1859

154.297 Voyageurs	369.891 36
Bagages, Marchandises, etc.	635.635 90
Total	1.005.527 26
Semaine correspondante de 1858	951.200 75
Différence	54.326 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859	25.777.723 88
— — 1858	24.505.879 38
Différence	1.271.844 50

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 709 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 18 au 24 juin 1859

CHEMIN DE FER.

47.982 Voyageurs	143.187 41
Bagages, Marchandises, etc.	263.335 57
Total	406.522 98
Canal latéral et canal du Midi	47.055 10
Total	453.578 1.
25e semaine 1858. Chemin de fer	293.769 32
— — Canal	35.043 91
Total	328.813 23
Chemin de fer, différence sur 1859	112.753 66
Canal, — —	12.011 25
Total	124.764 91
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	10.311.241 26
— — 1858	6.951.299 75
Différence	3.359.941 51

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1858. — 225 —

Du 18 au 24 juin 1859

18.523 Voyageurs	60.527 06
Bagages et Marchandises	65.873 55
Total	126.400 61
Semaine correspondante de 1858	103.181 30
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.875.100 39
— — 1858	1.853.932 09

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 457 kilomètres.
1858. — — 92 —

Du 18 au 24 juin 1859.

10.899 voyageurs	19.215 73
Bagages, Marchandises, etc.	38.608 38
Total	57.824 11
Semaine correspondante de 1858	28.412 57
Différence	29.411 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.411.829 19
— — 1858	493.334 62
Différence	947.494 57

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 138 kilomètres.
1858. — 68 —

Du 18 au 24 juin 1859

10.806 Voyageurs	24.119 09
Bagages, Marchandises, etc.	23.334 79
Total	47.453 88
Semaine correspondante de 1858	27 031 88
Différence	20.422 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.186.003 81
— — 1858	576 581 71
Différence	609 422 10

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres

Du 18 au 24 juin 1859.

Voyageurs	2 567 »
Bagages, Marchandises, etc.	22 511 45
Total	25.018 45
Semaine correspondante de 1858	19.046 50
Différence	5.971 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859	589.392 »
— — 1858	402 331 65
Différence	187.060 35

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1858. — 1104 —

Du 11 au 17 juin 1859

72.798 Voyageurs ..... En florins	200.163 »
508.968 tonnes Marchandises	165.419 »
Total	365.582 »
Semaine correspondante de 1858	294.630 »
Différence	70.952 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	7.275.244 »
— — 1858	6.344.855 »
Différence	930.389 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 601 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 574 —

Du 11 au 17 juin 1859. (1)

Ligne de Trieste.

47.109 Voyageurs	151.785 »	
Bagages et Marchandises	923.070 25	1.074.855 »
Ligne Lombard-Vénitienne.		
3.632 Voyageurs	45.037 50	
Bagages et Marchandises	214.187 50	259.225 »
Total		1.334.080 »
Semaine correspondante de 1858		826.711 20
Différence		507.368 80
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859		26.154.629 12
— — 1858		15 521.358 66
Différence		10.633.270 46

(1) Les recettes de cette semaine ne comprennent pas exactement toutes celles des lignes lombardes, par suite des événements militaires.

Digitized by Google

Du 18 au 24 juin 1859.

Ligne de Trieste.

33.503 Voyageurs.....	141.642 85	
Bagages et Marchandises.	922.480 65	1.064.123 50
Ligne Lombard-Vénitienne.		
20.570 Voyageurs.... ..	38.117 50	
Bagages et Marchandises.	98.164 75	136.282 25
Total.....		1.200.415 75
Semaine correspondante de 1858.....		813.586 70
Différence.....		386.829 05
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		27.262.898 90
— — 1858..		13.334.944 44
Différence.....		10.927.954 46

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 11 au 17 juin 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 456 —

21.957 Voyageurs.....		106.810 80
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		15.007 67
— (petite vitesse)		119.701 90
Total de la semaine.....		241.520 37
Ligne de Saragosse.		
Section de Madrid à Guadalajara.		
Longueur exploitée. — 1859 ..... 57 kilomètres.		
10.268 voyageurs.....	18.283 68	
Bagages, Marchandises..	2.797 53	21.081 21
Total des deux lignes réunies.....		262.601 58
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		4.548.353 »
Total.....		4.810.954 58

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — — 191 —

Du 28 mai au 3 juin 1859.

15.733 Voyageurs.....		85.325 44
Bagages, Marchandises, etc.....		66.513 52
Recettes diverses		190 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....		40.413 97
Total..		192.443 53
Semaine correspondante de 1858....		86.343 75
Différence.....		106.099 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		2.519.206 52
— — 1858..		1.669.309 46
Différence.....		849.897 06

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 206 kilomètres.
1858. — 204 —

Du 18 au 24 juin 1859

23.144 Voyageurs		56.038 65
Bagages, Marchandises.....		38.425 05
Total.....		84.483 70
Semaine correspondante de 1858.....		84.420 63
Différence.....		63 07
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		2.012.849 18
— — 1858..		1.239.825 90
Différence.....		773.023 28

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 17 au 23 juin 1859

13.275 Voyageurs.		18.337 65
Bagages, Marchandises, etc.....		11.342 52
Total.....		29.680 17
Période correspondante de 1858....		23.023 20
Différence.....		6.656 97
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		635 941 85
— — 1858..		356.632 20
Différence.....		279.309 65

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 28 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 17 au 23 juin 1859

1.725 Voyageurs.....		1.944 10
Marchandises		268 90
Total.....		2.213 »

UNION DES CHEMINS SUISSES

Mai 1859

Voir le numéro du 18 juin.

NORD-EST SUISSE.

Mai 1859.

Voir le numéro du 18 juin.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Mai.

Voir le numéro du 18 juin.

HAINAUT ET FLANDRES.

Mai 1859.

Voir le numéro du 25 juin

CENTRE BELGE.

Mai 1859.

Voir le numéro du 11 juin.

ANVERS A GAND.

Avril.

Voir le numéro du 28 mai.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1859.	1858.	En 1859.	0/0.
Mai....	79.929 56	68.524 01	11.405 55	16 64
5 1ers mois...	529.820 36	460.190 52	69.629 74	15 13

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Mai.	956.529 58	885.260 60	71.268 98	8.05
5 1ers Mois	7.039.158 33	6.342.835 76	696.322 57	10.98

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en mai 1858..	39.471
Becs éclairés en mai 1859.....	47.810
Augmentation mai 1859.....	8.339 becs
Recettes du gaz. — Mai 1858.....	89.399 83
Recettes du gaz. — Mai 1859.....	109.049 85
Augmentation en mai 1859	19.650 02

Les résultats de Modène ne sont pas encore parvenus.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859.....	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 19
Total.....	470.137 69

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

SERVICE DES EMPRUNTS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central et des obligations d'Orsay (2e série), que l'intérêt semestriel échu pour chacun de ces titres le 1er juillet 1859, est payé à partir du 1er juillet à la Caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, savoir :

A raison de 25 fr. par obligation des premier et deuxième emprunt à 0/0 d'Orléans et par obligation d'Orsay (2e série).

Et à raison de 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Ces paiements, en ce qui concerne *les titres au porteur*, seront réduits, par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les obligations du 1er emprunt (34e coupon) à 24 32;

Pour les obligations du 2e emprunt (22e coupon) à 24 37;

Pour les obligations d'Orsay (2e série) (12e coupon) à 24 32;

Pour les obligations 3 0/0 d Orléans (13e coupon) à 7 30;

Et pour les obligations de 1855 du Grand-Central (8e coupon) à 7 31.

Paris, le 10 juin 1859.

Le Directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU

(Lyon à la Méditerranée,)

Rue Laffitte, 17.

Emprunt 3 0/0 *de la fusion.* (Emission de 1858.)

Emprunts 3 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée* (1852 et 1855).

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échu le 1er juillet courant est payé, depuis cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement est fait, pour les trois émissions, à raison de :

7 fr. 50 c. par obligation nominative;

7 fr. 31 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt* ;

Emprunt 5 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.*

Le semestre d'intérêts des *obligations* 5 0/0 *de l'emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon*, échu le 1er juillet prochain, est payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, à raison de :

25 fr. par obligation nominative ;

24 fr. 35 c. par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

Section du Bourbonnais.
(Partie nord du réseau).

Échéance du 1er juillet 1859.

MM. les porteurs des obligations :

1° Du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

2° Du chemin de fer Grand-Central, emprunt 1853-54 ;

3° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 1re série, à 0/0 ;

4° Des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 2e série, 3 0/0 ;

5° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;

6° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;

7° Du chemin de fer de St-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation ;

8° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1843 ;

9° Du chemin de fer de St-Etienne à la Loire, emprunt 1847,

Sont prévenus que le semestre d'intérêts échu le 1er juillet 1859 leur est payé à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 7, et à Lyon, rue Impériale, n° 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Par obligation du Bourbonnais, du Grand-Central et de Rhône-et-Loire, 2e série, 3 0/0,	20 c.
Id. de Rhône-et-Loire, 1re série, 4 0/0,	35 c.
Id. de Saint Etienne à Lyon, emprunts réunis et reconnaissances de capitalisation,	65 c.
Id. de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850,	60 c.
Id. de St-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847,	55 c.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les intérêts semestriels des titres ci-après désignés, échus ou à échoir les 1er et 6 juillet 1859, sont et seront payés auxdites dates, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des titres au porteur se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0.....	7.31
Obligations 4 0/0.....	9.77
Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848).	29.33
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1852-54)..	24.37
Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1853)....	24.36
Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunt 1842-49)	24.34
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite, emprunt 1839)	24.37
Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite, emprunt 1843).....	24.39
Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845).....	19.49

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les intérêts afférents à ces titres seront payés intégralement.

CHEMIN DE FER

DU NORD

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que le complément du dividende et les intérêts du semestre, échus le 1er juillet 1859, sont :

36 fr. » pour les actions anciennes ;
7 fr. 50 pour les actions nouvelles ;
7 fr. 50 pour les obligations ;

Sont payés à la caisse de la Compagnie, 24, place Roubaix, à partir du 1er juillet 1859.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes,	0.65 c. par coupon ;
Pour les actions nouvelles,	0.50 c. par coupon ;
Pour les obligations,	0.20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis à l'impôt, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

A partir du 1er juillet 1859, paiement au siége de la Compagnie, de dix heures à deux heures, les fêtes et dimanches exceptés, du semestre d'intérêts échu sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle émises pour la construction de l'embranchement de Wissembourg, et sur les obligations des anciennes Compagnies de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann.

Sous déduction de l'impôt pour les coupons au porteur, qui sont reçus en dépôt avec les bordereaux, depuis le 25 juin.

Le remboursement des obligations des anciennes Compagnies de Bâle (Wissembourg), de Montereau et de Mulhouse à Thann, sorties au tirage du 26 mai dernier, aura lieu également à partir du 1er juillet.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que la Banque de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts, échu le 1er juillet 1859, est payé comme suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 5 fr. (par coupon) ;
Obligations, 7 fr. 50 (par coupon).

Sur les titres au porteur :

Actions, 4 fr. 65 (par coupon, impôt déduit) ;
Obligations, 7 fr. 32 (par coupon, impôt déduit).

Ce paiement a lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Lyon, chez MM. Ve Guérin et fils, banquiers, quai de Retz ;

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le premier tirage des obligations de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné a eu lieu le 25 juin, au siége social, à Paris.

Voici la liste des numéros sortis :

14,001 à 14,020	20
15,541 à 15,560	20
141 à 148	8
	48

Les 48 obligations dont les numéros précèdent seront remboursables au pair, à partir du 1er juillet, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le versement de 15 pour 100, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche, par action, appelé par avis du 26 mars 1859 et échu depuis le 16 mai dernier, sont de nouveau invités, conformément au paragraphe 17 des statuts de la Société, approuvés par S. M. l'empereur d'Autriche, à effectuer ce versement et à payer en outre les intérêts pour les jours de retard, depuis le 16 mai jusqu'au 31 juillet courant au plus tard, qui est le jour du paiement.

D'après le contenu du susdit paragraphe des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel de fonds seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la Société comme lui appartenant.

Ledit versement peut être effectué :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Vienne, le 29 juin 1859.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts dus pour le semestre courant, échus au 30 juin, à cinq pour cent l'an, sur les sommes versées sur les actions du *chemin de fer Elisabeth*, sont payés à partir du 1er juillet courant, de neuf heures à midi (les dimanches et fêtes exceptés), par la Société I. R. autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie à Vienne :

A raison de quatre florins 46 1/4 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur cent soixante-dix florins, ou quatre-vingt-cinq pour cent versés par action.

Et cinq florins 25 kreutzers, monnaie d'Autriche, sur deux cents florins, montant des actions libérées.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient toucher ces intérêts à Paris, sont invités à s'adresser à MM. *de Rothschild frères*, rue Laffitte, n° 21, qui sont chargés de les payer.

A cet effet, les actions non encore libérées doivent être présentées par ordre numérique, accompagnées de bordereaux signés par les porteurs, avec indication de leur domicile.

En ce qui concerne les actions entièrement libérées, il suffit, pour toucher lesdits intérêts, de présenter, également par ordre numérique et accompagnés de bordereaux semblables, les coupons échus le 1er juillet 1859.

Les feuilles de coupons, pour les actions entièrement libérées, sont délivrées sur la présentation des titres à la caisse centrale de la Société à Vienne.

Vienne, le 8 juin 1859.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1859, aura lieu, à partir dudit jour, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des premier et deuxième emprunts à priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell, de l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de la Glatt, ainsi que de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses,

Que le semestre d'intérêt de ces différents emprunts, échu le 30 juin 1859,

Est payé depuis le 1er juillet :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braun ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires sont prévenus

Digitized by Google

que le paiement du semestre d'intérêt sur les actions, échu le 30 juin dernier, est payé depuis le 1er juillet courant, à raison de 12 fr. 50 c. par action portant la mention entièrement libérée ;

Et de 12 fr. 10 c. sur les autres actions :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande :

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Maaner et Bratin;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU NORD-EST SUISSE

Le comité de direction du chemin de fer du Nord-Est-Suisse a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Société qu'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1859 est payé, sur présentation des titres, chez MM. Alfred Morel-Fatio et Ce, banquiers, rue Laffitte, 44, à partir du 30 juin 1860.

Pour le comité de direction.

Le président,

Dr Alfred. Escher.

CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire *cent francs*, dont l'intérêt courra à raison de 6 e/0 l'an, à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille, portant la mention de libération.

Le semestre d'intérêt à 6 pour 100 l'an, échu au 1er juillet et s'élevant à *douze francs* par action libérée de 400 fr., sera pris en déduction du versement de libération définitive.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus, à partir de ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement des intérêts dus au 1er juillet 1859, à raison de 6 0/0 l'an et s'élevant à 12 fr. pour chaque action libérée de 400 fr., s'effectue, depuis la dite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigue fils;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt au 1er juillet 1859, soit 7 fr. 50 c. par obligation, s'effectue, à partir de ladite époque :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 sont payés, sur présentation du coupon n° 4, depuis le 1er juillet courant, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandre ;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, 58, rue de Provence.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 seront payés sur présentation du coupon n° 4, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

A Bruxelles, à la Banque de Belgique, rue Neuve ;

A Paris, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, 9, Faubourg-Poissonnière.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires propriétaires d'actions nouvelles (émission du 20 janvier 1858), que le semestre d'intérêts desdites actions, échu le 1er juillet courant, leur est payé, à partir du même jour 1er juillet : à Paris, au siége de la Compagnie (bureau des actions, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la direction de l'exploitation, quai de la Joliette, 2; à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers, ou à Bordeaux, à la chambre de commerce.

La somme à recevoir est :

Pour les actions intégralement libérées :

Titres nominatifs : 12 fr. 50 c.; titres au porteur, 12 fr. 17 c.;

Pour les actions libérées de 300 fr., 6 fr. 05 c.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1858 a été fixé par l'assemblée générale à 33 fr. par action, tant ancienne que de jouissance, payable dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 1er juillet 1859.

Le fonds social ayant été porté de 30 à 34,000 actions par une résolution de l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1858, approuvée par décret impérial du 18 décembre 1858, chaque action représente un trente-quatre millième dans la propriété de l'actif social et dans le partage des bénéfices de la Société.

Cette modification devant être constatée au moyen d'une estampille apposée sur les titres eux-mêmes, MM. les actionnaires sont invités à présenter leurs actions, soit au siége social, rue Saint-Honoré, 155, soit à la Société générale de Crédit mobilier, où elles seront estampillées séance tenante.

Aucun titre ne pourra être négocié, s'il n'est revêtu de l'estampille, à dater du 1er juillet 1859.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE A DARMSTADT

Le coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1859 sera payé, à raison de 10 francs 70 centimes, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et Ce, 13, rue Taitbout.

BANQUE MERCANTILE D'OPORTO, PORTUGAL

(Banco Mercantil Portuense)

La Banque mercantile d'Oporto, Portugal (*Banco mercantil Portuense*), prévient le public qu'elle se charge de toutes affaires de banque. Ses conditions sont : commission pour encaissements et remises, 1/4 e/0. Intérêts suivant le cours du jour.

CAISSE LÉCUYER ET CIE

Les intérêts échéant le 30 juin (premier semestre 1859) seront payés dans les bureaux de la caisse, à Paris, et à Saint-Quentin, à partir du 1er juillet, à raison de 12 fr. 50 c. par action, sur la présentation des récépissés nominatifs qui seront estampillés.

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

Dimanche 3 juillet 1859, à deux heures précises, à Billancourt, 13e adjudication, comprenant 10 lots de terrains, du Comptoir central de Crédit.

Mises à prix de 1,850 à 8,500 fr.

Paiement du prix : soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

Moyens de transport : *Chemin de fer d'Auteuil*; *chemin de fer américain* ; *les Gondoles* ; *le bateau à vapeur de Paris à Saint-Cloud*, s'arrêtant à Billancourt.

Plans et renseignements, Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* du bateau à vapeur.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 26 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Latiaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 26 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE

Algér. — Départs tous les mardi et samedi à midi pour Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante

Stora, Bone et Tunis. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La rente avait il y a huit jours des dispositions peu favorables. On était sous l'impression de nouvelles équivoques de la Prusse et de l'Allemagne et de la crainte de nombreuses livraisons d'inscriptions pour la fin du mois. On savait que la haute banque n'avait pas racheté ses rentes et qu'elle devait recevoir du Trésor des inscriptions provenant de l'emprunt de manière à pouvoir en disposer en liquidation. Il y avait une sorte de panique à la bourse de vendredi dernier. La rente était tombée à 61 70, et l'on s'attendait à des cours beaucoup plus bas pour le lendemain; mais le samedi un brusque revirement a été provoqué par la dépêche officielle annonçant la grande victoire de Solferino. La rente s'est relevée brusquement au dessus de 62 et elle a monté à 62 75. L'imagination des acheteurs avait même été plus loin que la dépêche, et avait supposé que le Mincio avait été passé par les alliés à la suite de cette bataille. Cependant, comme cette nouvelle ne s'est pas confirmée immédiatement, l'ardeur des acheteurs s'était bien calmée à la bourse du lundi, et à celle du mardi on était retombé à 62 20, et l'on avait même fait un moment 61 90. Le mercredi, le télégraphe est encore venu au secours de la rente en annonçant le passage du Mincio par nos troupes, que les Autrichiens ne cherchaient pas même à inquiéter. Mais la reprise des cours n'a pas été proportionnée à l'importance de la nouvelle, et une réaction est survenue avant la fin du parquet. Enfin à la bourse de jeudi les cours ont repris tout à coup avec une grande rapidité et l'on est resté à 63.

Les directeurs de la Banque ont fixé samedi dernier le chiffre du dividende des actions de la Banque, pour le 1er semestre de l'exercice courant, à 53 fr., et ce coupon a été détaché à la bourse de mercredi. Les actions qui étaient de 2,770 à 2,775 sont cotées maintenant à 2720 coupon détaché.

Les actions du Crédit mobilier ont repris de 620 à 660.

Le marché des chemins de fer a eu des variations assez restreintes. La hausse ne fait plus que des progrès assez minimes, toutes les valeurs étant cotées à des prix relativement supérieurs à ceux de la rente; mais la moindre réaction de 10 à 20 fr. rencontre une résistance très-grande. Les détenteurs de ces valeurs ont pris pour base de leurs revenus futurs les minimum provenant des derniers traités conclus avec l'Etat, et ils se montrent disposés à faire de nouveaux achats toutes les fois que le cours représente un taux d'intérêt avantageux.

Les affaires ont eu cette semaine une très-grande activité sur les actions des chemins de fer autrichiens. Cette valeur, qui était encore, il y a huit jours à 400, s'est élevée à 447 50, et des achats considérables ont eu lieu entre les cours de 420 à 440. Les spéculateurs allemands, qui étaient restés à découvert sur une très-forte échelle, ont commencé à rentrer dans la valeur. Le mouvement a été plus lent sur les chemins de fer lombards, qui se ressentent davantage des difficultés soulevées aux opérations de la coulisse. En effet, cette ligne n'est cotée au parquet qu'au comptant, et de nombreuses affaires étaient engagées à terme dans la coulisse.

Voici quelles sont les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 23 jusqu'à celle du 30 juin:

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 61 80 à 63; elle est restée à 63. Elle a varié à terme de 61 75 à 62 75; elle a rétrogradé à 61 90, et après une nouvelle reprise à 62 75, elle est restée à 63.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 91 75 à 93; elle est restée à 92 60.

L'emprunt 3 0/0 de 1859 a varié de 63 à 64, il est resté à 63 85.

Les actions de la Banque de France, qui avaient monté avant le coupon de 2,760 à 2,780, ont fermé à 2,720, coupon détaché (53 f.).

Le Crédit foncier a varié de 630 à 635.

Le Comptoir d'escompte est resté stationnaire à 620.

Le Crédit mobilier a monté de 620 à 650; il a rétrogradé à 627 50, et il est resté à 660.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,202 50 à 1,235 50; elles sont restées à 1,235.

Le Nord ancien a monté de 917 50 à 937 50; il est resté à 917 50; le Nord nouveau, de 790 à 795; il est resté à 795.

L'Est a varié de 597 50 à 612 50; il est resté à 612 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 8 to 25 à 832 50; il est resté à 832 50.

Le Midi a monté de 465 à 492 50; il a rétrogradé à 472 50, et il est resté à 485.

L'Ouest a varié de 510 à 515; le Genève, de 490 à 495; le Dauphiné, de 495 à 497 50.

Les Autrichiens ont monté de 400 à 447 50; ils sont restés à 447 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 367 50 à 375; le François-Joseph, de 490 à 492 50.

Les Romains ont été stationnaires à 300.

Les Lombards ont varié de 458 75 à 475; ils ont fermé à 475.

Les Saragosse ont été très-calmes, de 417 50 à 430.

Les Russes ont varié de 488 75 à 490.

Samedi. — La dépêche télégraphique annonçant la bataille de Solferino et la nouvelle victoire des armées alliées a produit une explosion de hausse sur la rente, et toutes les valeurs ont été entraînées dans ce mouvement. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 90 c. à 62 80, et à terme de 95 c. à 62 70; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 92 50; la Banque, de 20 f à 2,780; le Crédit mobilier, de 22 50 à 627 50; l'Orléans, de 20 à 1,225; le Nord, de 12 50 à 930; le Nord nouveau, de 10 à 790; l'Est, de 12 50 à 607 50; le Lyon-Méditerranée, de 10 à 827 50; le Midi, de 27 50 à 492 50; l'Ouest, de 5 à 515; le Genève, de 5 à 500; le Dauphiné, de 2 50 à 497 50; les Autrichiens, de 13 75 à 420; les Russes, de 1 25 à 488 75; les Romains, de 2 50 à 300; les Lombards, de 12 50 à 470; les François-Joseph, de 2 50 à 492 50. Les Victor Emmanuel se sont tenus à 370; les Saragosse, à 420.

Lundi. — La hausse subite qui a accueilli la victoire de Solferino a été suivie de nombreuses réalisations de bénéfices, et toutes les valeurs ont rétrogradé. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 62 30, et à terme de 40 c. à 62 30; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 92 30; la Banque, de 5 à 2,775; le Crédit foncier, de 5 à 630; le Crédit mobilier, de 12 50 à 635; l'Orléans, de 10 à 1,215; le Nord, de 2 50 à 927 50; l'Est, de 7 50 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 825, le Midi, de 17 50 à 475; l'Ouest, de 5 à 510; les Autrichiens, de 8 75 à 414 25; les Lombards, de 2 50 à 467 50. Les Victor-Emmanuel ont monté de 5 à 375. L'Ouest-Suisse a fait 252 50; le Central-Suisse, 390. Le Saragosse a fléchi de 2 50 à 417 50; les François-Joseph, de 1 25 à 491 25. Les Russes se sont tenus à 488 75.

Mardi. — Les primes encore étaient très-offertes et en baisse. On s'est ensuite raffermi, mais les valeurs sont restées au-dessous de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 à 62 10, et à terme de 61 95 à 62 20; le 4 1/2 0/0, de 92 à 92 25. La Banque de France a été cotée à 2,720, coupon détaché (53 fr.). Le Crédit mobilier a varié de 630 à 633 75; le Nord, de 922 50 à 923 75; l'Orléans, de 1,210 à 1,215; l'Est, de 595 à 600; le Lyon-Méditerranée, de 820 à 825; le Midi, de 472 50 à 475. Le Genève a fait 495; l'Ouest, 510; les Autrichiens, de 407 50 à 418; les Lombards, de 462 50 à 465; les Victor Emmanuel, de 370 à 372 50; les Romains, à 300; le Central-Suisse, à 407 50; l'Ouest-Suisse, à 280; le Saragosse, à 417 50.

Mercredi. — L'annonce du passage du Mincio a produit au commencement de la Bourse une hausse rapide sur la rente; mais on a rétrogradé vivement à partir de deux heures et demie. Les chemins ont mieux soutenu l'amélioration du début. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 75 à 62 50, et à terme de 62 75 à 62 40. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 92 50; le Crédit foncier, à 635. Le Crédit mobilier a varié de 647 50 à 640; l'Orléans, de 1,227 50 à 1,225; le Nord ancien, de 935 à 932 50; le Nord nouveau, de 790 à 795; l'Est, de 605 à 607 50; le Lyon-Méditerranée, de 830 à 827 50; le Midi, de 481 25 à 477 50. Le Genève a fait 490; l'Ouest, 515. Les Autrichiens ont varié de 447 50 à 432 50; les Lombards, de 463 75 à 470; les Saragosse, de 418 75 à 420; les Russes, de 488 75 à 490. Les Romains se sont tenus à 300. Les Victor-Emmanuel ont varié de 372 50 à 375.

Jeudi. — La Bourse a été très-animée: toutes les valeurs étaient recherchées, et la rente a surtout éprouvé une forte hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 63, et à terme de 60 c. à 63. Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 à 92 50. La Banque s'est tenue à 2,720. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 660; l'Orléans, de 10 à 1,235; le Nord, de 5 à 937 50; l'Est, de 5 à 602 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 832 50; le Midi, de 7 50 à 485; les Autrichiens, de 15 à 447 50; les Lombards, de 5 à 475; les Saragosse, de 10 à 430. Les Russes se sont tenus à 490; les Romains, à 300; le Victor-Emmanuel, à 375.

Vendredi. — La cessation des affaires de la coulisse a encore provoqué de la hausse pour la liquidation de la rente. Mais les cours étaient plus faibles à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 50 à 63 10, et à terme de 63 50 à 63 05; le 4 1/2 0/0, de 93 à 92 75; le Crédit mobilier, de 675 à 652 50; l'Orléans, de 1,242 50 à 1,230; le Nord ancien, de 942 50 à 936 25; le Nord nouveau, de 805 à 800; l'Est, de 615 à 610; le Lyon-Méditerranée, de 835 à 827 50; le Midi, de 495 à 485; l'Ouest, de 520 à 515; les Autrichiens, de 455 à 440; les Lombards, de 480 à 472 50; le Victor-Emmanuel, de 375 à 376 25; les Saragosse, de 430 à 427 50. Les Romains ont repris à 310.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	36 »	jan.av.juil.	190 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	150 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	445 »
Comptoir Y. C. Bonnard et Cie	C	8.000	100	»	5 »	février	60 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »	avril	160 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	30 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février. ...	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	230 »	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février. ...	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	292 »	mars......	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »	février. ...	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février.. .	21 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »	février....	14 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril......	750 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	200 0/0 b.
Nationale	A	2.400	5.000	1/5	650 »	mars......	147 1/2 0/0
Union	A	2.600	5.000	4/5	300 »	avril......	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 »	avril.. ...	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	1/5	200 »	avril.... .	82 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril......	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril... ..	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 »	avril......	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril......	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril......	17 1/2 0/0
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	4. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	4. les 4 ans	20 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	4. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	4. les 2 ans.	1 0/0 b.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril.	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	Néant	avril......	pair
Omnibus Paris *Transports terr.*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	850 »
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	juillet.....	400 »
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	41 25
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »	....	30 25
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	15 »	janv. juill.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	28 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1050 »
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	8 30	1er juin. ..	91 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	1150 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ..	442 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	925 »
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct..	1125 »
Aire à la Bassée	A	1.000	5.000	»	505 »	févr. août	6600 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	....	852 50
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	» »	....	» »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	» »
Canalisation de l'Ebre	A	61.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	C	100.140	1/100000		4 0/0	avril, oct..	135 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	....	» »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	» »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	215 »
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	60.000	500	»	30 »	janv. juill.	532 50
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.100	250	»	Néant	....	30 »
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	95 »
Marc Fraissinet père et fils	C	»	500	»	» »	....	3.5 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	265 »
Armements Darbey et Cie	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	» »
Haute-Loire.... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	300 »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	220 »
Bouchamp	C	6.800	500	»	» »	juin décemb.	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	2.400	1.000	»	30 »	mai.	245 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	»	35 »	avril......	400 »
Monteux Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	21.000	500	»	56 »	févr. août	725 »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	»	» »	....	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb.	1500 »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	122 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	128 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	222 50
Mayenne et Sarthe	A	14.200	1/14200	»	25 »	....	695 »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	»	70 »	janv. juill.	720 »
[illegible]	»	»	500	»	»	....	140 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem.	58 75
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	400 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »	....	465 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	» »
[illegible]. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	18 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	....	110 »
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	65 »

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur originale des actions	Reste	Versés	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24.000	100	»		Néant	....	40 »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»		Néant	....	240 »
Santander	C	10.000	500	»		37 35	janv. juill.	560 »
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»		25 »	mai, nov..	350 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»		75 »	....	750 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»		20 »	octobre ...	250 »
— non priv.	A	40.000	375	»		1 25	octobre . .	60 »
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»		40 »	janv. juill.	400 »
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»		18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»		7 50	janv. juill.	» »
Silésie zinc	A	50.000	375	»		18 75	mai, nov..	100 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»		» »	....	640 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»		Néant	juin, déc..	2200 »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»		33 »	juin déc. .	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»		70 »	juin déc...	735 »
Allevard	»	»	1.000	»		» »	....	1060 »
Basse-Indre		5.000	500	»		40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»		Néant	mars, sep.	400 »
Horme	A	10.000	1/10000	»		» »	....	625 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»		25 »	....	305 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»		10 »	....	280 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»		11 »	mai, nov.	375 »
Côte-d'Or	»	»	500	»		» »	....	30 »
Franche-Comté	C	40.000	500			15 »	mai, novem.	340 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»		60 »	....	650 »
Firminy	»	»	250	»		» »	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»		» »	....	201 »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»		65 »	avril, oct.	880 »
Providence (Belgique)	A	5.200	1.000	»		100 »	septembre.	1150 »
Phénix métallurgique		80.000	375	»		Néant	janv. juill.	140 »
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»		95 »	sept. mars.	600 »
Caronte	C	70.000	100	10		Néant	....	35 »
Chameroy	C	4.000	500	»		25 »	juin, déc.	705 »
Gandillot	C	2.200	250	»		20	....	» »
Christofle	C	1.000	500	»		00 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»		2 »	....	395 »
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»		50	janv. juill.	90 »
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125		Néant	....	60 »
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»		»	mai, novem.	750 »
Union des Gaz	C	32.000	250	»		» »	janvier..	105 »
Marseille (Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»		12 »	avril, oct.	175 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»		25 »	juin, décemb.	300 »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»		17 »	....	» »
Versailles	C	1.500	500	»		25 »	mars sept.	30 »
Amiens	C	1.300	500	»		25 »	janv. juill.	480 »
Colmar	C	1.000	1.000	»		20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»		120 »	....	1600 »
Lyon	A	7.000	1/7000	»		135 »	janv. juill.	2000 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»		» »	....	1270 »
Wazemmes	C	2.400	410	»		12 50	1er octobre.	175 »
Malaga	»	»	»	»		» »	....	175 »
Cie centrale, Lebon (3 villes)	C	15.000	500	»		30 »	janv. juill.	» »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»		» »	....	» »
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»		15 »	août.......	570 »
Cohin	C	40.000	500	»		27 25	janv. juill.	490 »
Société Lemière	C	1.400	500	»		42 »	....	» »
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	»		58 »	30 avril...	450 »
Siècle...... .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»		120 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'Empire)	C	6.000	500	»		45 »	janv. juill.	» »
Droit	C	108	2.500	»		600 »	....	5.400 »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.400	1/3400	»		» »	....	» »
Montluçon	C	24.000	500	»		6 »	....	105 »
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»		30 10	septembre.	650 »
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»		Néant	1er octobre.	60 »
Suif (chandelles de)...... *Divers*	A	8.000	500	»		35 30	mars sept.	» »
Richer et Cie Vidanges	C	20.000	500	»		20	....	100 »
Caoutchouc soufflé	C	20.000	100	»		12 »	31 mars...	» »
Chodet et Cie	C	10.000	100	»		Néant	....	10 »
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»		13 »	....	200 »
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	500	»		18 »	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	56	5 »	....	» »
Ports de Marseille	300	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	485 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	510 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1120 »
— nouvelles	»	19.000	1.250	75	50 »	février août	1065 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	55	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1844	500	2.400	500	»	27 50	avril octob.	» »
— — 1855-57	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	475 »
Creusot	»	»	»	»	» »	....	» »
Châtillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 »	mai, novemb.	222 50
Horme anc.	475	2.410	500	30	25 »	30 juin déc.	435 »
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »	31 mars sept.	260 »
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	1er janv. juill.	500 »
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	435 »
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »	janv.	» »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 25 JUIN AU 1er JUILLET

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
1475	3028	99	300 000	500	»	87 fr. pour 1856.	octobre	Orléans	1222 50	1225 ••	1217 50	1215 ••	1210 ••	1215 ••	1222 50	1225 ••	1228 75	1225 ••	1225 ••	1230 ••
919	1565	99	400 000	400	»	61 fr. pour 1856.	janvier 1859	Nord ancien	927 50	930 ••	927 50	927 50	922 50	923 75	932 50	932 50	937 50	937 50	940 ••	935 ••
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	785 ••	790 ••	790 ••	791 ••	787 50	787 50	790 ••	795 ••	795 ••	•••	802 50	•••
981	1000	99	500 000	500	»	40 48 pour 1858.	novembre	Est	607 50	607 50	607 50	610 ••	600 ••	610 ••	610 ••	607 50	610 ••	612 50	605 ••	615 ••
1363	1920	»	663 100	500	»	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	830 ••	827 50	822 50	825 ••	825 ••	825 ••	827 50	827 50	830 ••	832 50	832 50	827 50
783	1023	99	250 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Midi	465 ••	492 50	472 50	475 ••	472 50	475 ••	480 ••	477 50	480 ••	485 ••	485 ••	•••
1100	2406	99	300 000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	515 ••	515 ••	540 ••	•••	510 ••	•••	515 ••	545 ••	510 ••	515 ••	515 ••	•••
239	234	99	60 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	500 ••	500 ••	•••	•••	495 ••	•••	490 ••	490 ••	490 ••	490 ••	490 ••	•••
53	53	99	35 000	500	»	………	octobre 1857	Graissessac à Béziers	155 ••	•••	155 ••	•••	150 ••	•••	150 ••	160 ••	•••	•••	155 ••	•••
134	209	99	100 000	500	250	4 0/0	janvier 1860	Dauphiné	497 50	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	500 ••	»
154	400	99	43 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Ardennes ancien	•••	•••	425 ••	•••	425 ••	•••	430 ••	427 50	•••	•••	•••	»
»	»	»	84 000	500	250	………	janvier 1860	Ardennes nouveau	•••	400 ••	•••	•••	410 ••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	»
35	33	99	16 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	»	•••	»
50	66	99	15 000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	•••	»	•••	»	•••	•••	470 ••	•••	•••	»	•••	•••
1323	4311	92	400 000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1860	Chemins autrichiens	417 50	420 ••	415 ••	411 25	417 50	415 ••	430 ••	432 50	447 50	447 50	445 ••	438 75
»	95	99	»	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	370 ••	370 ••	•••	375 ••	372 50	•••	375 ••	375 ••	375 ••	375 ••	•••	•••
»	4102	95	600 000	500	350	5 0/0	13 janv. 1860	Russes	497 50	496 75	498 75	496 75	•••	•••	•••	490 ••	490 ••	•••	•••	•••
90	175	99	80 000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	250 ••	»	252 50	»	250 ••	»	250 ••	»	250 ••	»	•••	»
205	247	99	72 000	500	»	4 0/0	janvier 1860	Central suisse	•••	»	390 ••	»	407 50	»	410 ••	»	•••	»	•••	»
162	170	»	57 365	500	»	4 0/0	janvier 1860	Nord-Est suisse	•••	»	•••	»	•••	»	»	»	»	•••	•••	»
482	845	99	210 000	500	100	0 0/0	janvier 1859	Saragosse	430 ••	420 ••	430 ••	417 50	417 50	417 50	417 50	430 ••	430 ••	422 50	425 ••	430 ••
1300	3133	99	312 500	500	300	………	janvier 1859	Lomb.-Vénit.-Sud-Lomb.	470 ••	»	457 50	»	465 ••	»	470 ••	»	415 ••	»	418 50	»
»	•••	99	200 000	500	250	5 0/0	janvier 1860	François-Joseph	492 50	»	491 25	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	•••
»	640	99	170 000	500	•••	0 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	300 ••	•••	•••	•••	300 ••	•••	300 ••	•••	300 ••	•••	310 ••	•••
14	14	99	7 000	250	»	0 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	•••	»	»	»	»	»	»	»	•••	»	•••	»
»	182	99	47 500	500	350	0 0/0	janvier 1860	Séville à Jerez	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»
»	»	99	38 000	500	175	5 0/0	décemb. 1860	Cordoue à Séville	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du rembours.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	25	27	28	29	30	1
1845	5 000	1896	»	»	1 250	décembre	40 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	»
1842-1849	12 000	1893	»	»	1 250	mars	50 ••	D°	St-Germain (nouvelles)	•••	•••	»	»	•••	»
»	2 775	1894	»	»	1 250	mars	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	•••	•••	•••	»	•••	•••
1842	8 000	1891	1125	»	1 250	décembre	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1848	13 333	1898	750	»	1 250	décembre	50 ••	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	970 ••	•••	•••	•••	•••	•••
1843	6 640	1893	»	»	1 250	mars	50 ••	D°	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	»
1852-1854	34 530	1903	divers	»	1 250	avril	50 ••	D°	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	1165 ••	•••
1845-1847	15 000	1925	divers	»	1 250	février	50 ••	mars, septembre	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	80 000	1905	1050	»	1 250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	•••	975 ••	975 ••	•••	975 ••	•••
1847-1854	26 750	1898	divers	»	1 250	novembre	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
»	20 000	1915	»	»	625	mars	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	•••	•••	470 ••	470 ••	•••	•••
1854	102 614	1902	»	»	625	décembre	25 ••	D°	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 … gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852	150 000	1904	»	»	625	avril	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 … gar.	487 50	•••	•••	487 50	487 50	•••
1852	265 000	1902	divers	»	650	avril	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	465 ••	467 50	466 25	467 50	467 50	467 50
1845	22 000	1935	500	»	400	»	15 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	6 000	1918	»	»	1 250	juin	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	17 415	1944	500	»	562	mai	16 87	D°	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	•••
1854	131 107	1951	»	»	500	décembre	15 ••	D°	Grand-Central (anciennes)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1855	255 000	1950	»	»	500	décembre	15 ••	D°	D° (nouvelles)	298 75	296 25	296 25	296 25	295 ••	•••
1852	83 643	1952	»	»	500	décembre	15 ••	D°	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 … gar.	•••	•••	•••	•••	290 ••	292 50
1855	274 000	1954	divers	»	500	avril	15 ••	D°	Méditerranée, dites 3 0/0 … gar.	300 ••	•••	297 50	297 50	297 50	292 50
1852-1857	1 162 000	1951	divers	»	500	décembre	15 ••	D°	Paris à Orléans, dites 3 0/0	292 50	293 50	292 50	290 ••	290 ••	292 50
1854-54-57	600 000	1956	divers	»	500	mai	15 ••	D°	Nord	293 75	293 75	291 75	293 75	293 75	296 25
1854	87 710	1954	285	»	500	décembre	15 ••	D°	Lyon à Genève (anciennes) … gar.	290 ••	•••	•••	•••	•••	•••
1857	51 545	1954	»	»	500	décembre	15 ••	D°	D° (nouvelles)	285 ••	285 ••	•••	285 ••	285 ••	•••
»	250 000	1955	»	»	500	avril	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••	290 ••
»	1 000 000	1961	divers	»	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 … gar.	281 50	282 50	28[illegible]	287 ••	288 25	278 75
»	211 000	1963	285	»	500	décembre	15 ••	D°	Bourbonnais	290 ••	290 ••	•••	290 ••	290 ••	290 ••
»	249 788	1907	285	»	500	»	15 ••	D°	Midi … gar.	280 ••	280 ••	280 ••	280 ••	280 ••	278 50
»	22 610	1956	280	»	500	»	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	270 ••	•••	270 ••	•••	•••	•••
1857	512 000	1949	270	»	500	mai	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	278 75	278 75	278 75	278 75	278 75	278 75
»	20 273	1956	»	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	28[illegible]	•••	•••	284 25	284 25	•••
»	25 000	1957	»	»	500	»	15 ••	D°	Dauphiné … gar.	283 75	283 75	283 75	•••	•••	•••
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 ••	D°	Paris-Lyon-Méditerranée	290 ••	292 50	292 50	292 50	291 25	292 50
»	504 000	1946	275	»	500	»	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens … gar.	223 75	223 25	223 75	223 75	225 ••	225 ••
1857	200 000	1909	275	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens … gar.	227 50	228 25	230 ••	228 75	230 ••	228 50
1858	—	1961	250	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains … gar.	220 ••	225 ••	225 ••	222 50	223 75	215 ••
1858	17 544	»	»	»	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	237 50	238 75	240 ••	240 ••	240 ••	232 40
51-56	10 000	»	Divers.	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Manage à Erquelinnes	•••	•••	•••	•••	•••	•••
»	100 500	1907	140	»	250	mai	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110 ••	110 ••	110 ••	110 ••	108 75	110 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 1 Comptant	Vendredi 1 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES — 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	62 90	62 70	62 30	62 30	62 30	62 20	62 50	62 40	63 ••	63 ••	63 10	63 10
RENTES — 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1859	63 65	63 75	63 30	63 20	63 50	63 05	63 45	63 01	63 65	63 90	64 05	64 20
RENTES — 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1859	92 50	•• ••	92 30	92 25	92 30	92 25	91 60	•• ••	92 60	•• ••	93 20	92 75
RENTES — 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1860	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2780 ••	»	2775 ••	»	2780 ••	»	2780 ••	»	2791 ••	»	•••	••
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	620 ••	»	640 ••	»	•••	»	640 ••	»	640 ••	»	•••	••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1860	630 ••	635 ••	630 ••	•••	630 ••	•••	635 ••	•••	615 ••	•••	•••	•••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. janv. 1860	417 50	»	417 50	»	417 50	»	417 50	»	415 75	»	415 ••	••
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	•••	»	427 50	»	•••	»	•••	»	427 50	»	427 50	••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	92 50	»	95 ••	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	••
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	•• ••	»	92 50	»	90 ••	»	•• ••	»	88 75	»	89 75	••
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1859	•••	»	900 ••	»	900 ••	»	•••	»	•••	»	•• ••	••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1860	640 ••	617 50	637 50	635 ••	630 ••	633 75	642 50	640 ••	655 ••	660 ••	632 50	630 ••
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1860	•••	»	1100 ••	»	•••	»	1100 ••	»	1100 ••	»	1075 ••	••
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1859	453 50	»	450 ••	»	450 ••	»	450 ••	»	450 ••	»	455 ••	••
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1860	215 ••	»	216 25	»	216 25	»	215 ••	•••	215 50	»	213 ••	••
FONDS ÉTRANGERS.												
Angleterre 3 0/0 consolidés												
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1856	92 3/8	»	92 3/8	»	92 6/8	»	92 5/8	»	92 7/8	»	93 1/8	»
Piémontais 5 0/0, jouissance décembre 1858	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	84 ••	»	83 ••	»	82 ••	»	83 10	»	82 ••	»	82 ••	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1860	51 50	»	•• ••	»	51 50	»	•• ••	»	•• ••	»	51 50	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	•• •/•	»	•• ••	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
Espagne, différé convert., jouissance janvier 1860	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	81 1/2	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	20 3/8	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1860	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
D° intérieure, jouissance janvier 1860	•• •/•	»	•• •/•	»	40 1/2	»	40 1/2	»	•• •/•	»	•• •/•	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1860	114 ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 983 — 18e ANNEE — N° 28 — SAMEDI 9 JUILLET 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

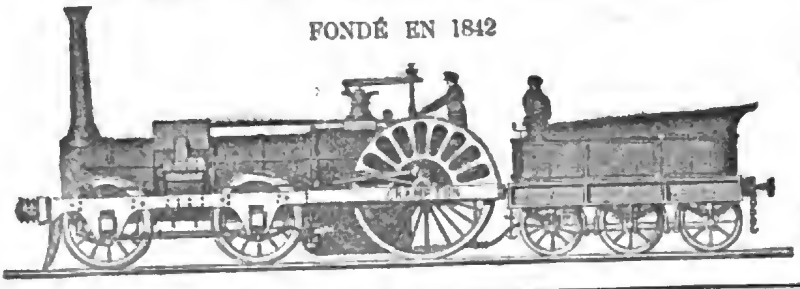
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les porteurs d'obligations de la Société générale des chemins de fer romains sont prévenus que le coupon d'intérêt pour le premier semestre 1859, montant à 7 fr. 50 c. par obligation, est payé, à bureau ouvert, depuis le 1er juillet courant, dans les bureaux de la Caisse générale des chemins de fer romains, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société des Ports de Marseille sont prévenus que le coupon d'intérêt semestriel, échu le 1er juillet courant, leur est payé à bureau ouvert, à raison de 15 fr. par obligation, sans retenue pour l'impôt, à la Caisse générale des chemins de fer, 99, rue Richelieu, de dix heures à trois heures.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 633. — Le marché des fonds publics, 634. — Chemins de fer européens, 635. — Résumé de la situation financière de la France de 1830 à 1856, 635. — Chemins de fer italiens, 635. — Nominations, 636. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 636. — Société générale de Crédit industriel et commercial. Bilan, 636. — Avis aux actionnaires, 636. — Bulletin des recettes de la semaine, 637. — Chemins de fer Guillaume-Luxembourg. Rapport, 638. — Jurisprudence, 640. — Société des ingénieurs civils, 641. — Recettes des chemins de fer, 642, 643. — Annonces, 643, 644, 645. — Chronique de la Bourse, 646. — Tableau des valeurs industrielles, 647. — Bourse, 648.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La semaine avait débuté avec des allures de hausse très-marquée. La liquidation s'était effectuée sur le cours de 63 fr. 30 c., et immédiatement après la liquidation les cours avaient conquis sans obstacle le prix de 64 fr.

Le marché se montrait plein de confiance et de résolution.

D'un côté, l'argent était extrêmement abondant et absorbait tous les titres à mesure qu'ils s'offraient ; de l'autre, les conséquences de la victoire de Solferino étaient de mieux en mieux appréciées. On voyait les Autrichiens démoralisés et retranchés derrière l'Adige ; les Français poursuivant leur marche victorieuse sur Vérone, pendant que les Piémontais assiégeaient Peschiera, que le corps de S. A. I. le prince Napoléon observait Mantoue, et que l'escadre de siége s'approchait de Venise.

Une fermentation extraordinaire se manifestait à Vienne et menaçait le cœur même de l'empire autrichien. L'attitude des puissances allemandes n'inspirait aucune inquiétude au point de vue de la guerre, et leurs tendances médiatrices faisaient naître au contraire de sérieuses espérances pour le rétablissement de la paix.

On comprend que, dans cette situation, favorisée par l'abondance de l'argent et le bas prix de l'intérêt, les fonds publics aient éprouvé un mouvement ascensionnel à Paris comme à Londres, comme à Berlin et même comme à Vienne.

Un événement, inattendu pour la masse du public, est venu hier soir confirmer et développer ces heureuses tendances.

Une dépêche datée de Valleggio, le 7 juillet, et publiée hier, à neuf heures du soir, dans une édition spéciale du *Moniteur*, annonce que l'empereur d'Autriche est convenu avec l'empereur Napoléon d'une suspension d'armes. Des commissaires vont être nommés pour en arrêter la durée et les clauses.

Le *Moniteur*, dans son édition de ce matin, ajoute à la dépêche le commentaire suivant :

« Il ne faudrait pas qu'on se méprît sur la portée de la suspension d'armes convenue entre l'empereur des Français et l'empereur d'Autriche. Il ne s'agit que d'une trêve entre les armées belligérantes, qui, tout en laissant le champ libre aux négociations, ne saurait faire prévoir dès à présent la fin de la guerre. »

Cette réserve prudente et dont l'intention a été généralement comprise, ne diminue pas l'importance de ce qui vient de s'accomplir.

Digitized by Google

Il ne s'agit, il est vrai, que d'une trêve, mais cette trêve « laisse le champ libre aux » négociations. »

En acceptant une suspension d'armes, l'empereur Napoléon donne une preuve éclatante de cette modération à laquelle S. M. l'Impératrice faisait naguère allusion dans sa réponse aux grands corps de l'Etat. Une pareille magnanimité de la part du vainqueur de Magenta et de Solferino est faite pour frapper l'Europe d'étonnement et d'admiration. Elle fait taire toute pensée de méfiance, calme toutes les susceptibilités, et annulle toutes les mesures de précaution prises par l'Allemagne et même par l'Angleterre pour des éventualités qu'on n'a même plus le droit de prévoir.

La diplomatie va donc intervenir. Nous souhaitons qu'elle réussisse à concilier les parties belligérantes ; nous espérons qu'elle y réussira.

Mais quel que soit le résultat de ses efforts, il est bien évident que la question d'Italie sera résolue comme il convient à la politique de la France, qui vient de prouver la supériorité de ses armes, à l'Empereur qui, victorieux, a su s'arrêter au milieu du triomphe et montrer qu'il comprenait les nécessités et les vœux des sociétés modernes, aussi bien qu'il comprend la grandeur et la gloire du pays.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 63 35 et hier jeudi à 64 fr., a débuté aujourd'hui à 65 fr. 85, s'est élevée à 66 fr. 65, et finit à 66 fr. 60.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 93 75, ferme à 96 fr.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 67 55, et les coupures non escomptables 67 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	44.98 0/0
Victor-Emmanuel	43.15 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	41.38 0/0
Midi	34.63 0/0
Bessèges a Alais	34.57 0/0
Autrichiens	29.»» 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	26.63 0/0
Ardennes	16.74 0/0
Ouest suisse	16.18 0/0
Dauphiné	10.63 0/0
Orléans	1.09 0/0
Est	».05 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	4 45 0/0
Saragosse	7.41 0/0
Ouest	14.85 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	1er juillet	8 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	63 10	66 60	3 50	»» »»
Banque de France	2720 »	2750 »»	30 »»	»» »»
Consolidés	93 1/8	94 4/8	1 3/8	»» »»
Crédit foncier	635 »»	630 »»	»» »»	5 »»
Crédit mobilier	650 »»	765 »»	115 »»	»» »»
Comptoir d'Esc[te]	620 »»	620 »»	» »»	»» »»
Orléans	1230 »»	1335 »»	105 »»	»» »»
Nord	935 »»	942 50	43 50 et	»» »»
Nord nouveau	802 50	825 »»	30 et	»» »»
Est	615 »»	635 »»	20 »»	»» »»
Paris-Méditerran[e]	827 50	862 50	35 »»	»» »»
Midi	485 »»	510 »»	35 et	»» »»
Ouest	515 »»	535 »»	20 »»	»» »»
Genève	490 »»	525 »»	45 et	» »»
Dauphiné	500 »»	495 »»	» »»	et »»
Graissessac-Béziers	155 »»	155 »»	» »»	»» »»
Ardennes ancien.	427 50	435 »»	7 50	» »»
Ardennes nouvean	440 »»	450 »»	10 »»	»» »»
Ch. Autrichiens	438 75	547 50	126 46 et	»»
Victor-Emmanuel	375 »»	430 »»	55 »»	»» »»
Russes	490 »»	505 »»	15 »»	»» »»
Romains	310 »»	325 »»	15 »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	472 50	530 »»	57 50	»» »»
Saragosse	430 »»	450 »»	22 et	» »»

LE MARCHÉ DES FONDS PUBLICS.

La coulisse, après une longue existence, à cessé de vivre, et le marché est rentré dans la possession exclusive des agents de change. Cette suppression est-elle un acte de sagesse ou une faute? Le temps seul pourra le dire ; quant à nous, partisans de la liberté des transactions, nous avions désapprouvé toutes les mesures restrictives sans exception : droit d'entrée à la Bourse, impôt sur le capital, empêchement apporté le soir et le matin aux affaires de la coulisse ; en un mot nous considérions qu'un des grands éléments de puissance des sociétés modernes, c'était la possession d'un grand marché des capitaux. Nous étions d'avis que pour conserver ce marché, la liberté des transactions était nécessaire et qu'il fallait accepter les inconvénients qui en étaient la conséquence. Cette opinion n'a pas eu de succès, et l'opinion contraire a prévalu ; dès lors il était utile que le système adopté reçût son entier développement ; aussi applaudissons-nous à la suppression de la coulisse comme développement ou complément du système restrictif. Maintenant c'est un fait accompli, et nous examinerons sincèrement, et uniquement au point de vue de l'intérêt général, les avantages et les inconvénients que la nouvelle situation du marché présente ; mais pour que cet examen soit complet et utile, il est nécessaire que le vide fait par la coulisse soit comblé. Ainsi, par exemple, désormais la création d'affaires nouvelles doit rencontrer de grandes difficultés par la suppression des intermédiaires qui seuls faisaient les transactions, pendant la période qui précède soit la formation définitive des sociétés, soit leur admission à la cote officielle.

Ensuite, le décret du 22 mai 1858 sur les valeurs étrangères a enfanté nécessairement des transactions importantes en dehors du marché officiel ; or, ces transactions se trouvent, par suite du décret du 22 mai, interdites aux agents de change Elles sont cependant indispensables et intéressent bien des milliers d'actionnaires porteurs de titres souscrits ou achetés avant le décret du 22 mai.

C'est ici le lieu de placer une observation sur ce décret :

On a voulu arrêter la création en France de valeurs étrangères, et éviter ainsi l'exportation du numéraire et des capitaux français. Ce but aurait été rempli, si le décret avait précédé la constitution des chemins autrichiens, romains, russes, italiens, espagnols, allemands, suisses, etc. ; mais lorsque ces chemins étaient concédés, lorsque des *sociétés de capitalistes français avaient pris l'engagement de les construire*, leur fermer le marché, c'était non-seulement soulever une question de réotroactivité, mais c'était en outre aller contre la pensée réelle, contre la pensée utile du décret.

Evidemment on a voulu, par ce décret, empêcher un courant de capitaux vers des entreprises étrangères, pendant que pour les chemins de fer français on limitait les émissions d'obligations, afin de ménager notre marché des capitaux ; c'était logique, mais à la condition de faire du décret du 22 mai une judicieuse application, c'est-à-dire en l'appliquant à toute affaire nouvelle qui aurait été faite postérieurement au décret du 22 mai.

Mais en imposant des conditions nouvelles aux actions et obligations des chemins étrangers concédés avant le décret du 22 mai, sous l'empire d'une législation et d'un marché qui protégeaient ces entreprises, on est allé contre le but qu'on voulait atteindre, puisqu'on a frappé de stagnation un immense capital répandu entre plus de vingt mille capitalistes, capital qui ne représente pas moins d'un milliard, et cela sans aucun avantage pour le marché, au contraire, contre l'intérêt même du marché des fonds publics qui se trouve privé d'un capital littéralement immobilisé.

Or, ce capital immobilisé est précisément celui dont l'action incessante exerce la plus salutaire influence sur le marché, c'est le capital possédé par toutes les grandes maisons

Digitized by Google

de banque de France, intéressées les unes sous forme de syndicat avec M. de Rothschild dans les chemins lombards-vénitiens, les autres sous forme de crédit mobilier avec MM. Péreire, dans les chemins russes et espagnols, etc., etc.

Eh bien, pour faire une expérience complète de la constitution nouvelle de notre marché, il faut, à notre avis, lui donner le plus d'élasticité possible, faciliter largement les transactions, puisque désormais elles ne peuvent plus être faites que par l'intermédiaire d'officiers ministériels; dégager les hommes qui ont traité sous l'empire d'une législation qui les autorisait, tout en maintenant le décret du 22 mai 1858 afin d'éviter une absorption de notre marché par les affaires étrangères. Lorsque nous demandons qu'on dégage les intérêts qui se sont créés avant le décret du 22 mai 1858, et qui généralement ont pris naissance en 1856, à la suite de la note du 9 mars, nous ne demandons pas qu'on accorde aux chemins étrangers concédés avant le décret du 22 mai d'énormes avantages; nous nous bornons à désirer qu'on leur permette de négocier à terme leurs actions avec un versement de 250 fr. comme pour les chemins français, et qu'ils puissent émettre leurs obligations dans une proportion en harmonie avec le capital-action.

Certes, ce n'est pas une grande concession qu'on leur accorderait, ce ne serait, à notre avis, que justice; mais cela suffirait pour rendre disponible une grande masse de capitaux actuellement sans valeur, faute de représentation circulante; mais cela contribuerait à donner une grande animation à notre marché, et, en même temps, mettrait à la disposition des grandes maisons de banque des capitaux disponibles qui aideraient au développement et à la puissance du marché.

Lorsqu'ainsi, par quelques mesures réglementaires, par quelques adoucissements au décret du 22 mai et par la suppression du droit d'entrée, on aura donné aux transactions des facilités qui leur manquent, on pourra se former une opinion raisonnée, et bien apprécier la valeur du système nouveau dans lequel on vient d'entrer.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER EUROPÉENS.

Comparaison de leur développement par rapport au chiffre de la population.

Nous empruntons à un travail intéressant de statistique, publié par M. Dumas, de l'Académie des sciences, quelques chiffres curieux au point de vue de la situation comparative du développement des voies ferrées et de la population des divers Etats européens.

Voici les résultats de cette étude :

En considérant le développement des chemins de fer relativement à la population en Angleterre, en France, en Belgique, en Autriche, en Prusse et dans les Etats confédérés de l'Allemagne, on trouve que le nombre de kilomètres de chemins exploités correspond, pour un million d'habitants, aux chiffres suivants :

En Ecosse. . .	661 kil.	pour un million.
En Angleterre. .	570	—
En Belgique . .	329	—
En Prusse . . .	272	—
En Irlande. . .	259	—
Dans la Confédération germanique.	251	—
En France. . .	217	—
En Autriche . .	89	—

Evidemment, la France n'occupe pas dans cette nomenclature le rang qui devrait lui appartenir : mais si l'on tient compte des conventions nouvelles qui doivent amener la prompte et complète exécution du réseau français, on comprendra que notre pays se trouvera bientôt au niveau des autres grands États de l'Europe.

Lorsque les 16,352 kilomètres qui représentent l'ensemble de nos concessions de chemins de fer seront construits, la France possédera la plus grande longueur de chemins de fer en Europe, puisque l'Angleterre elle-même n'en compte que 15,352 kilomètres. Il est vrai que même avec son réseau entier elle n'occupera pas, en prenant le chiffre de la population pour base, le premier rang en Europe, puisqu'elle ne comptera que 450 kilomètres par million d'habitants; mais assurément ce réseau suffira largement au mouvement commercial et industriel du pays, et il pourra toujours se développer avec lui au fur et à mesure des besoins.

La comparaison faite à un autre point de vue, celui de la superficie territoriale au lieu de la population, établit que pour 10 myriamètres carrés, le nombre de kilomètres de chemins de fer en exploitation s'élève à :

67 en Angleterre;
51 en Belgique;
24 en Ecosse;
20 en Irlande;
18 dans les Etats de la confédération germanique;
17 en Prusse;
15 en France;
5 en Autriche.

L'observation que nous faisions ci-dessus au point de vue de la comparaison avec le chiffre de la population peut s'appliquer également aux calculs basés sur la superficie territoriale, et c'est surtout ici qu'il faut tenir compte des besoins et du mouvement industriel et commercial des pays traversés par les chemins de fer.

J.-G. Bordot.

Nous extrayons d'un livre publié récemment par M. T. Horn, à la librairie d'économie politique de Guillaumin et C^e^, un tableau fort intéressant qui résume la situation financière de la France de 1830 à 1856, d'après les résultats de chaque exercice.

Voici ce tableau :

Exercices.	Total des revenus. Recettes ord. et extr.	Dépenses ordinaire et extraordinaires
1830	1,031,796,054 f.	1,005,142,115 f.
1831	1,305,550,970	1,219,310,975
1832	1,063,100,109	1,174 350,197
1833	1,162,352,924	1,134,072,914
1834	1,038,718,532	1,073,750,443
1835	1,068,102,801	1,047,207,680
1836	1,072,181,737	1,065,899 158
1837	1,087,246,768	1,078,902,494
1838	1,111,655,890	1,136.188,851
1839	1,181,117,772	1,179,016,335
1840	1,234,483 099	1,203,711,102
1841	1,381,269.143	1,345,239,623
1842	1,330,993,885	1,440,974,148
1843	1,378,221,201	1,445.265,740
1844	1,384,761,5·6	1,428,131,942
1845	1,393,286,845	1,489,432,101
1846	1,399.290,533	1,566,525,301
1847	1,372,387.450	1,629,678,089
1848	1,767,9 5,690	1,770,900,740
1849	1,431,678,965	1,646,304,442
1850	1,431.022,471	1,472,637,238
1851	1,360,600,775	1,461,329,644
1852	1,487,344,984	1,513,103,997
1853	1,529,448,464	1,547,597,009
1854	1,802 014,838	1,988,078,100
1855	2,793.273,965	2,399,217,840
1856	1,913,948,149	2,195,781,787

D'après les développements joints à ce tableau, les recettes ordinaires se sont accrues dans la période de 1830 à 1843 de 299 millions, soit de 30 0/0.

Dans les quatorze années suivantes, cet accroissement s'est élevé à 28 0/0, soit pour l'époque entière (27 ans) à 666,675,727, ou 68 0/0.

Les ressources extraordinaires se sont élevent parfois, comme en l'année 1831, au tiers et plus des ressources ordinaires, comme en l'année 1848 à la moitié, ou même aux 4/5^e^ comme en l'année 1855.

Pour les vingt-sept années réunies, ces ressources extraordinaires ont ajouté plus de 4,662 millions aux recettes ordinaires.

Cependant, sept années seulement sur vingt-sept (1831, 1833, 1835, 1836, 1837, 1839 et 1855) ont laissé un excédant, tandis que tous les autres exercices se sont soldés par un déficit dont le minimum est de 3,005,050 fr. en 1848, et le maximum de 281,838,638 fr. en 1856.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER ITALIENS.

D'après un journal italien, le *Bolettino delle strade ferrate* du 29 juin, on espérait pouvoir livrer à l'exploitation à la fin de la semaine le pont provisoire que les ingénieurs attachés à l'armée française ont construit, en attendant que le pont de Buffalora pût être réparé.

Les cinq kilomètres du Tessin à la station de Magenta ont été rétablis depuis le commencement du mois et sont parcourus par les locomotives depuis le 20.

La Compagnie Victor-Emmanuel a fait poser les deux voies sur la distance qui sépare San-Martino de la rive droite, et cette opération est presque terminée.

L'administration de la Société des chemins de fer Lombards-Vénitiens a son siége à

Digitized by Google

Vienne; mais elle est représentée à Milan, et possède à Paris une gestion administrative à laquelle sont délégués par le conseil de Vienne tous les pouvoirs relatifs à ce qui concerne les lignes placées en dehors de la domination autrichienne.

Grâce à ces dispositions, on a pu procéder à la mise en état de cinq kilomètres de Magenta au Tessin, à la jonction des deux stations de Milan, Porta-Nuova et Porta-Tosa, en substituant une double voie à la route carrossable existante; à la construction d'un pont sur la Muzza à Cassano.

Ce pont avait été détruit par les Autrichiens et on a établi à la place un pont provisoire qui sera terminé dans quelques jours, et au moyen duquel les convois pourront circuler jusqu'à Desenzano, quand on aura réparé le pont sur la Chiese.

Le 12 juin dernier, on a rétabli les trains de voyageurs sur les tronçons de Milan-Magenta et de Milan-Camerlata (Côme), et ils seront maintenus régulièrement, malgré les immenses transports de matériel des armées alliées qui continuent sur toute la ligne, et bien que les Autrichiens aient emmené avec eux à Vérone la plus grande partie du matériel qui se trouvait au débarcadère de Porta-Tosa.

Depuis quelques jours, M. Diday, directeur de l'exploitation, est revenu de Milan. Il s'était retiré au début des hostilités entre la France et l'Autriche. Un ingénieur de la Société est en outre à Gênes pour surveiller l'arrivée et le transport du matériel envoyé de France à destination du réseau lombard-vénitien.

Il paraît que ce matériel provient du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

D'un autre côté, on lit dans l'*Opinione* du 5 :

« Aujourd'hui, samedi, a commencé le service du chemin de fer du pont du Tessin à Magenta. Milan est relié actuellement à Turin et à Gênes. La ligne à Magenta est exploitée par la Compagnie Victor-Emmanuel. Il paraît que pour éviter des désagréments aux voyageurs, le gouvernement pourrait ordonner que le service de la ligne jusqu'à Milan fût fait par la Compagnie Victor-Emmanuel. »

F. Grimaud.

NOMINATIONS.

Par décrets de Sa Majesté Impériale en date des 23 juin et 2 juillet, MM. Féquant (J.-B.-Simon-Pascal-Marie) et Bligny (Paul-Essouville), ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris en remplacement de MM. Rougemont et Nouette-Delorme, démissionnaires.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 1er JUILLET 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 1er JUILLET
Paris-Méditerranée	35.634 09	827 50
Nord	28.778 »	935 »
Orléans	21.024 48	1230 »
Ouest	19.165 41	515 »
Besançon	18.784 68	460 »
Est	17.330 51	615 »
Genève	12.752 35	490 »
Midi	11.858 51	482 50
Ardennes	9.698 53	440 »
Dauphiné	9.194 98	500 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	24.512 18	472 50
Autrichiens	10.935 »	438 75
	Au 24 juin.	
Saragosse	10.753 02	417 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 30 juin 1859.

Actif.

Caisse : espèces à la Banque... 100,096 74		
Espèces en caisse. 111,377 52		211,474 26
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.... 2,003,721 21		
— de 31 à 60 jours.... 4,168,504 35		11,179,366 73
— 61 à 105 jours.... 4,917,141 14		
Mobilier		9,943 07
Frais de premier établissement		71,333 10
Avances sur location		10,592 07
Frais généraux		20,595 72
Comptes courants		63,748 98
Actions réservées ou disponibles		186,375 »
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000		
Actions libérées par anticipat. 2,250	29,997,750	49,997,750 »
Actions à émettre	20,000,000	
		61,751,178 93

Passif.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	
— 2e émiss. à faire	20,000,000 »	60,000,000 »
Dépôts à rembourser : A vue sans intérêts.	» »	
A 3 jours de vue avec 2 0/0	1,013,719 95	
A 1 mois de vue av. 2 1/2 0/0	100,000 »	1,115,719 95
Comptes courants		536,350 22
Escomptes		94,108 76
		61,751,178 93
Effets à échoir en portefeuille		11,179,366 73
Effets en circulation avec l'endossement de la Société		1,603,717 40
		12,783,084 13

Certifié conforme aux écritures :

Le président,

Le marquis G. d'Audiffret.

AVIS AUX ACTIONNAIRES(1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire. (Voir aux annonces.)

30 juillet. — **Société privilégiée Pie Ixtina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions douze jours avant la réunion, à Paris, à l'agence administrative, rue Taitbout, 57.

30 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19. Dépôt des titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours avant la réunion.

4 août. — Chemin de fer de la ligne d'Italie. — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire à Genève. (Voir aux annonces.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement des intérêts sur obligations à la Caisse centrale de la Compagnie, 11, rue de la Chaussée-d'Antin. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section du Bourbonnais, partie nord du réseau). — Paiement du semestre d'intérêts sur obligations. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations de l'emprunt 3 p. 0/0 de la fusion, émission de 1858, et de l'emprunt 3 p. 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, 1852 et 1855. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er et 6 juillet. — **Chemins de fer de l'Ouest.** — Paiement des intérêts semestriels sur obligations, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Chemin de fer de l'Est.** — Intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann. (Voir aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement du solde du dividende de 1858 et des intérêts sur obligations,
soit 35 fr. 35 pour les actions anciennes (impôt déduit).
7 » id. nouvelles id.
7 fr. 30 c. pour les obligations (impôt déduit);
à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24.

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 2 juillet.

Digitized by Google

1er juillet. — **Chemin de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations, savoir : 9 fr. 63 c. par action, impôt déduit ; 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit ; à Paris, à la caisse du Crédit mobilier ; à Bordeaux, à l'administration, et à Toulouse, chez MM. Viguerie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Paiement des coupons semestriels, soit 9 fr. 58 c. par action, impôt déduit, et 7 fr. 31 c. par obligation, impôt déduit : A Paris, à la caisse centrale, rue Laffitte, 17 ; à Genève, chez MM. Kohler et Cie, banquiers.

1er juillet. — **Chemin de fer de Bességes à Alais.** — Paiement du coupon semestriel sur les actions, soit 10 fr. par action nominative, et 9 fr. 68 c. par action au porteur, impôt déduit : à Paris, au siége social, rue Bergère, 12, et à Alais, chez M. Labbé, ingénieur de la Compagnie.

1er juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Intérêts aux actions et obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement du coupon semestriel sur obligations anciennes et nouvelles. (Voir les détails aux annonces du 25 juin.)

1er juillet. — **Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth.** — Paiement des intérêts semestriels sur les sommes versées. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Paiement des intérêts sur obligations, soit 25 fr. par obligation. Emprunt 5 0/0 de la Compagnie. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts de 12 fr. 50 c. sur les actions libérées. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — Paiement du coupon d'intérêt de 6 fr. 70 c. : à Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmith et Cie, rue de la Chaussée-d'Antin, 26 ; à Lyon, chez Mme veuve Morin, Pons et Morin.

1er juillet. — **Chemin de fer du centre (belge).** — Intérêts des obligations : à Bruxelles, à la Banque de Belgique, et à Paris, chez MM. Ch. Noël et Cie, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

1er juillet. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux actions, soit 10 fr. 50 c. par action. (Voir aux annonces de ce jour.)

1er juillet. — **Société générale des chemins de fer Romains.** — Intérêts sur les obligations émises par la Société, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er juillet. — **Chemin de fer de la ligne d'Italie.** — Paiement du semestre d'intérêt, soit 10 fr. par action nouvelle de 500 fr., et 5 fr. par coupure de 250 fr., dont le quatrième versement a été effectué. A Paris, rue Laffitte, 28.

1er juillet. — **Chemin de fer du nord-est suisse.** — Paiement d'un à-compte de 10 fr. par action sur le dividende 1859 ; à Paris, chez MM. Morel, Fatio et Cie, rue Laffitte, 54.

1er juillet. — **Chemin de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Paiement des intérêts semestriels sur actions et obligations ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social. (Voir les détails aux annonces du 2 juillet.)

1er juillet. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie-Centrale.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c., 17, rue Laffitte.

1er juillet. — **Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.** — Intérêts aux actions libérées de 200 francs. Paris, chez MM. Blount et Cie, banquiers, 3, rue de la Paix.

1er juillet. — **Banque de France.** — Paiement à bureau ouvert et sur présentation de titres du dividende du premier semestre 1859, soit 53 fr. par action.

1er juillet. — **Crédit foncier de France.** — Paiement d'une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action sur le premier semestre de 1859 ; à la caisse de la Société, rue Neuve-des-Capucines.

1er juillet. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Intérêts sur les actions nouvelles (émission du 20 janvier 1857), soit 12 fr. 50 c. par action libérée, sous déduction de 17 c. pour les titres au porteur : à Paris, au siége social, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, quai de la Joliette ; à Lyon, chez MM. P. Galline et Cie, banquiers.

1er juillet. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Intérêts sur les obligations, soit 12 fr. 21 c., impôt déduit, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Paiement du coupon d'intérêt semestriel, soit 2 fr. 50 c par action sous déduction de l'impôt.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 25 Juin au 1er Juillet..	1618	1,037,442 05	641 17	1566	1,003,532 20	640 81	0 05	» »
ORLÉANS (1)	25 — 1er — ...	1475	1,185,044 70	803 42	1372	1,090,381 39	794 74	1.09	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	25 — 1er — ...	1406	1,976,020 99	1,403 42	1346	1 493,808 97	1,109 81	26 63	»
OUEST (1)	25 — 1er — ...	1188	908,854 51	765 03	997	895,327 84	898 52	»	14.85
NORD (1)	25 — 1er — ...	964	1,014,338 43	1,052 »	862	949,202 18	1,101 »	»	4 45
MIDI (1)	25 — 1' — ...	793	388,711 02	490 17	789	287,240 41	364 06	34.63	»
LYON A GENÈVE	25 — 1er — ...	231	137,573 81	595 55	227	93,246 55	410 77	44.98	»
ARDENNES (1)	25 — 1er — ...	157	59,686 69	380 16	92	29,957 79	325 62	16.74	»
DAUPHINÉ	25 — 1er — ...	134	46,868 31	349 76	90	28,452 85	316 14	10.63	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	25 — 1er — ...	33	24,806 20	751 70	33	18,078 30	566 »	34.57	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	25 — 1er — ...	1323	400,150 »	302 »	1164	271,654 »	233 »	29.60	»
RÉSEAU DE Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	25 — 1er — ...	1185	1,264,367 70	1,067 82	1070	791,353 77	739 58	41.38	» »
RÉSEAU DE Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne									
SARAGOSSE	18 — 24 Juin ...	482	220,939 20	458 38	455	225,722 82	496 10	»	7.41
VICTOR-EMMANUEL	4 — 10 — ...	214	137,172 12	640 99	194	86,868 93	447 77	43 [illegible]	» »
OUEST SUISSE	24 — 30 — ...	80	31,001 58	387 52	80	26,684 25	333 55	16.18	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

Digitized by Google

A la caisse de la Société de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1er juillet. — **Compagnie générale des eaux.** — Paiement du solde du dividende de 1858, soit 3 fr. 50 c., et de 5 fr. sur le dividende de 1859, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Arnaud ,12.

1er juillet. — **Banque de Darmstadt.** — Intérêts semestriels de 10 fr. 70 c. par action, rue Taitbout, 13.

Du 1er juillet au 27 août. — **Dividendes portugais.** — Paiement du coupon semestriel du 3 0/0 portugais, rue d'Astorg, 12, à Paris.

1er juillet. — **Dette franco-péruvienne.** — Paiement du coupon d'intérêt du premier semestre de 1859 aux porteurs des bons à 1/2 0/0 ; à Paris, rue Saint-Lazare, 31.

1er juillet. — **Caisse Lécuyer et Cie.** — Paiement du premier semestre d'intérêts, soit 12 fr. 50 c. par action.

1er juillet. — **Société anonyme des nu-propriétaires.** — Paiement de 2 0/0 pour solde du dividende de 1858, et de 2 0/0 à titre d'intérêt pour le premier semestre 1859, rue Louis-le-Grand, 35.

1er juillet. — **Société Cail et Cie.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Société Cail et Cie, remises en échange des anciens titres de la Société Cavé, soit 9 fr. 73 c. par obligation (impôt déduit), au siége social, quai de Billy, 48.

1er juillet. — **Compagnie houillère de la Moselle.** — Paiement du coupon semestriel, soit 20 fr. par action nominative, et 19 fr. 34 c. par action au porteur, impôt déduit ; au siége social, chez MM. Ch. Noël et Cie, banquiers, faubourg Poissonnière, 9.

1er juillet. — **Canal maritime de Suez.** — Intérêts aux actions, à la caisse de la Compagnie, place Vendôme, 12.

1er juillet. — **Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid.** — Paiement du dividende de 1858 et des intérêts à 6 0/0 sur les versements effectués ; à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et à Madrid, au siége social.

1er juillet. — **La Union, Compagnie générale espagnole d'assurances.** — Paiement de 3 fr. 95 c. par action à titre de dividende. (Voir aux annonces.)

1er juillet. — **Société anonyme de la Nouvelle Montagne.** — Paiement d'un à-compte de 50 fr. par action sur le dividende de l'exercice 1858, qui s'élève à 75 fr. A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg.

1er juillet. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Intérêts semestriels à 6 0/0 l'an. (Voir aux annonces.)

15 juillet. — **Chemin de fer des Ardennes.** — Intérêts aux actions. (Voir aux annonces de ce jour.)

15 juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

1er au 10 août. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Paiement de 150 fr. restant dus pour la libération intégrale des actions. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

Depuis le 1er juin. — **Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement facultatif de 100 fr. formant la libération des actions. Intérêts à 6 p. 0/0 l'an. Décision de l'assemblée générale du 31 mai 1859. (Voir aux annonces du 2 juillet.)

Jusqu'au 31 juillet. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour le versement de 15 0/0 par action appelé par avis du 28 mars 1859 et publié dans notre numéro du 9 avril, page 325. (Voir aux annonces de ce jour l'avis de rappel.)

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr par action. (Voir aux annonces.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er et 6 juillet. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 16 juin 1859 et dont la liste a été publiée dans notre numéro du 25 juin, page 596. (Voir ce numéro.)

1er juillet. — **Chemin de fer du Dauphiné.** — Remboursement de 58 obligations sorties au premier tirage du 25 juin 1859 ; à la caisse du Crédit mobilier. (Voir les résultats du tirage aux annonces du 2 juillet.)

1er janvier 1860. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1859, et dont la liste est publiée aux annonces de ce jour, page 635.

F. G.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Deuxième assemblée générale des actionnaires tenue à Paris le 30 juin 1859.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

L'année dernière, à pareille époque, nous vous réunissions pour la première fois.

Cette année encore, faute du nombre légal d'actionnaires, l'assemblée n'a pu, comme le prescrivent les statuts, avoir lieu dans le mois de mai dernier.

Nous avons à vous rendre compte de nos travaux depuis la dernière assemblée, et à soumettre à votre approbation notre situation financière arrêtée au 31 décembre 1858.

Malgré les circonstances difficiles, nous sommes heureux d'avoir à vous annoncer que nous n'avons pas été entravés dans notre marche : nous devons au gouvernement grand-ducal, et à son concours qui ne nous a jamais manqué, de pouvoir envisager l'avenir avec sécurité, comme vous en jugerez vous-mêmes, Messieurs, par l'exposé général de la situation de nos affaires.

Le mois de juillet ne s'écoulera pas sans que les lignes de Luxembourg à la frontière française et à la frontière belge ne soient terminées. Elles pourront être ouvertes à l'exploitation aussitôt que les chemins correspondant en France et en Belgique seront également achevés.

Du côté de la France, les travaux seront terminés en même temps que les nôtres ; quant à la Belgique, cela est moins certain, quoique nous l'espérions encore. Le retard, en tous cas, s'il y en a, ne saurait être considérable. D'accord avec la Compagnie française des chemins de fer de l'Est, nous avons résolu de commencer, au besoin, isolément l'exploitation depuis Thionville jusqu'à Luxembourg, en attendant que l'achèvement des travaux sur le territoire belge rende possible l'exploitation jusqu'à Arlon. Alors se trouvera accompli le raccordement par nos lignes de la France avec la Belgique. Alors nous aurons réalisé la nouvelle voie internationale, qui est l'objet de la sollicitude de tous les gouvernements intéressés, parce qu'elle doit rendre d'immenses services au commerce et au transit.

Nous avons, dans les résultats de ces lignes, la plus grande confiance, confiance qui ne tardera pas, sans doute, à être confirmée par l'exploitation.

Ce qui, du reste, doit contribuer aux recettes de nos lignes, c'est l'absence de toute concurrence. En ce qui concerne les marchandises, aucune voie d'eau ne viendra nous en disputer le transport, ni nous obliger à d'excessives réductions de tarif. Quant aux voyageurs et à la messagerie, malgré les faibles distances, nous sommes encore à l'abri de la concurrence des services par terre, ces services ne pouvant s'établir qu'avec l'autorisation du gouvernement, et cette autorisation, nous avons tout lieu de n'en pas douter, ne sera jamais accordée pour des services parallèles à nos lignes. Il n'échappera donc à aucun de vous, Messieurs, que ces conditions tout à fait exceptionnelles ne peuvent qu'exercer une influence réelle sur notre trafic.

L'embranchement des Minières, pour la concession duquel nous avons demandé vos pouvoirs l'année dernière, nous a été définitivement concédé, et nous travaillons activement à sa construction, de façon à en rendre l'ouverture possible peu de temps après la mise en exploitation des lignes de France et de Belgique.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que, par les inépuisables minières qu'il est appelé à desservir, cet embranchement doit puissamment contribuer au développement des transports sur l'ensemble de nos lignes.

Nous avons, au sujet de cet embranchement des Minières, à vous entretenir d'un incident très-favorable. M. le comte d'Hunolstein, qui a d'importants établissements métallurgiques sur le territoire français à Ottange, nous a demandé de prolonger jusqu'à la frontière française, dans la direction de ses usines, la partie de notre embranchement qui se dirige vers Rumelange. Ce prolongement a pour objet de desservir les usines de M. le comte d'Hunolstein, et par conséquent d'assurer à nos lignes tout leur trafic, qui est considérable. En accueillant en principe et avec empressement cette demande, nous n'avons rien négligé dans le cours des négociations pour assurer à l'exécution de ce prolongement les meilleures conditions possibles. M. d'Hunolstein s'est engagé à participer pour moitié dans la dépense spéciale, à nous abandonner gratuitement les terrains qui lui appartiendront sur tout le parcours de l'embranchement depuis Bettembourg ; enfin à construire à la frontière et à ses seuls frais et risques tous les aménagements nécessaires, tant pour le service du chemin de fer que pour celui de la douane. Aussitôt que l'arrangement sur ces bases a été conclu avec M. le comte d'Hunolstein, nous avons adressé au gouvernement grand-ducal une demande supplémentaire, et la concession qui nous a été accordée comprend le prolongement de Rumelange à la frontière.

Le tracé de la ligne vers Trèves a été définitivement approuvé et les travaux sont en cours d'exécution. Nous avions soumis deux tracés : l'un par la vallée de la Syre, l'autre par la vallée de la Moselle ; c'est ce dernier tracé qui a été adopté. Le passage par la ville de Grevenmacher, une des localités les plus considérables du grand-duché, place ce tracé dans les meilleures conditions.

A la suite de nos démarches, la ville de Grevenmacher nous a voté une subvention de 60,000 fr. ; de plus, nous pouvons compter sur le concours des communes intéressées, par le tracé de la Moselle, concours qui se traduira par des prix modérés dans l'acquisition des terrains.

D'accord avec la Prusse, nous avons fixé le point de raccordement de nos deux lignes, et nous avons réglé les conditions d'établissement à frais communs du pont frontière sur la Sûre, à Wasserbillig, en nous chargeant de la construction.

Enfin le tracé de la ligne du Nord jusqu'à Diekirch est également approuvé, et, comme sur la ligne de Trèves, les travaux sont en cours d'exécution. Quoique momentanément limitée à Diekirch, cette ligne n'en restera pas moins l'objet de nos études, et nous poursuivrons la pensée de son prolongement dans un sens qui lui donnera un caractère de haute importance, en égard aux relations internationales avec la Belgique et la Prusse. Nous reviendrons en temps opportun sur cette intéressante question.

Luxembourg étant une forteresse fédérale, la solution de toutes les questions relatives à la construction de nos chemins de fer offrait de nombreuses difficultés. Aucun tracé, aucun établissement ne pou-

Digitized by Google

valent être adoptés dans le rayon de la forteresse sans l'autorisation du gouvernement militaire de Luxembourg et sans la sanction de la Diète de Francfort. On comprendra facilement combien il a dû être difficile de concilier les exigences du génie militaire avec les nécessités d'une exploitation de chemin de fer. Ces difficultés, grâce au dévouement éclairé et à l'esprit conciliant de notre ingénieur en chef, nous les avons vaincues. Aujourd'hui toutes ces questions se trouvent résolues. Il est vrai que le gouvernement grand-ducal nous est venu puissamment en aide; ajoutons que nous n'avons eu qu'à nous louer de nos rapports avec le gouvernement militaire de Luxembourg et avec son digne représentant, le général de Wedell.

Dès le 30 octobre dernier, dans une fête solennelle qui a eu lieu à cette occasion, S. A. R. le prince Henri des Pays-Bas, toujours animé des sentiments de la plus haute bienveillance envers notre entreprise, posait la première pierre de la gare de Luxembourg. Votre président et plusieurs membres délégués de votre Conseil assistaient à cette fête, qui avait à la fois pour le grand-duché un caractère national et international.

En cette circonstance, nous avons pu apprécier toutes les sympathies que l'œuvre de nos chemins de fer avait conquises dans le pays.

Nos travaux à travers la forteresse auront un aspect gigantesque. Trois viaducs jetés sur un précipice de deux cents mètres, offriront un des plus beaux coups d'œil qu'il soit possible de rencontrer dans des travaux de chemins de fer.

—

Nous avons fait à la fin de l'année dernière un appel de fonds de cent francs sur nos actions. Eu égard aux événements politiques, nous pouvons nous féliciter de l'empressement avec lequel il a été répondu à notre appel. Cet empressement témoigne de la confiance de nos actionnaires et rend la tâche de votre Conseil plus facile. Quant aux versements en retard, nous faisons chaque jour des démarches pour en obtenir le paiement; dès que nous aurons épuisé les moyens amiables, nous n'hésiterons pas à remplir notre devoir en poursuivant, s'il le faut, les retardataires par les voies judiciaires, convaincus qu'en agissant ainsi nous ne sommes que les interprètes fidèles de vos intentions.

Pour être en mesure de continuer à donner aux travaux l'impulsion nécessaire, votre Conseil allait se trouver bientôt obligé de pourvoir à un nouvel appel de fonds.

Prenant en sérieuse considération la position des actionnaires au milieu des difficultés du moment, et plein de confiance dans l'intérêt que nous porte le gouvernement grand-ducal, le Conseil s'est adressé à lui pour obtenir des ressources qui permissent d'ajourner tout nouvel appel de fonds jusqu'à la fin de l'année courante.

Le Conseil n'a point été trompé dans son espoir, et c'est avec la plus vive satisfaction qu'il vient vous faire part du résultat favorable de ses démarches. Sans ralentir en rien nos travaux, si les circonstances ne se prêtent pas mieux à un appel de fonds, nous trouverons auprès du gouvernement grand-ducal le concours financier nécessaire pour faire face à toutes nos dépenses de l'exercice courant, tant par la restitution de notre cautionnement, à la condition de lui substituer un dépôt d'obligations de notre Société, que par une avance sur notre subvention de trois millions.

Votre Conseil a exprimé sa gratitude au gouvernement grand-ducal, et il ne doute pas que vous ne vous associiez à ses sentiments.

En exécution des pouvoirs que vous avez donnés à votre Conseil, dans votre première assemblée générale, nous avons soumis à l'approbation du gouvernement grand-ducal les nouveaux statuts de notre Société, qui ont été homologués par acte royal grand-ducal en date du 23 juin 1859.

Notre Société se trouve donc constituée dans les conditions de sa nouvelle situation.

Notre capital social est formé de 25 millions de francs divisés en 50,000 actions de 500 fr. chacune.

Nous avons la faculté d'emprunter jusqu'à concurrence de 8 millions de francs, et sur ces 8 millions, vous savez, Messieurs, que nous avons assuré le pla-

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND'DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

Situation financière au 31 décembre 1858.

ACTIF.

Frais généraux.

Frais généraux à Paris	611.323	31		
Frais généraux à Luxembourg	221.032	07	832.355	38

Frais de premier établissement et construction du chemin.

Construction et frais d'études			6.014.863	28

Intérêts.

Intérêts des coupons au 31 décembre			842.000	»

Débiteurs divers.

Recouvrements à effectuer			2.492.750	»

Finances et comptes courants.

Caisse	125.199	75		
Cautionnement	1.000.000	»		
Comptes courants	2.532.833	68		
Mase, Voisine et Touchard	13.585	72		
Disponible sur obligations	4.384.452	94		
Avance à l'ingénieur	2.000	»		
Solde pour la résiliation du marché à forfait	1.600.000	»	9.658.072	39
Total de l'actif			19.840.240	95

PASSIF.

Capital.

Versements sur actions	12.500.000	»		
Obligations	5.000.000	»	17.500.000	»

Produits divers.

Intérêts de placement de fonds			394.436	36

Créanciers divers.

Mandats à payer	1.723.689	86		
Intérêts des actions non réclamés	159.133	»		
Retenue de garantie	63.031	73	1.945.804	59
Total du passif			19.840.240	95

Digitized by Google

cement de 5 millions en 18,518 obligations données en paiement à nos entrepreneurs de travaux, MM. Waring frères, au cours de 270 fr. l'une.

Nous avons en outre dans nos ressources notre subvention de 3 millions.

Nous disposons donc en totalité d'un capital de 36 millions, pour construire et livrer à l'exploitation un ensemble d'environ 120 kilomètres de chemins de fer. Ce capital, nous n'en doutons plus, sera suffisant.

Conformément à l'article 15 des nouveaux statuts, votre Conseil d'administration est composé de seize membres.

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 17 des statuts, le Conseil, pour se compléter, s'est adjoint M. J.-R. Bischoffsheim, de Bruxelles.

Ce nom est un nouveau gage de confiance et de succès pour la Société; et vous l'accueillerez, Messieurs, nous n'en doutons pas, avec le même empressement que l'a accueilli votre Conseil.

L'année dernière, nous avons eu à vous faire part de la retraite de MM. de Thuret et Prost, sans pourvoir à leur remplacement.

Cette année, nous vous annoncerons encore la retraite de deux nouveaux administrateurs; les administrateurs luxembourgeois, MM. de la Fontaine et Jurion, se sont retirés du Conseil, M. de la Fontaine ayant été nommé président du conseil d'Etat, et M. Jurion, procureur général.

Pour nous conformer aux conditions de nos statuts, nous devons laisser leurs deux places disponibles à des membres luxembourgeois.

La vice-présidence du Conseil restant vacante par la démission de M. de la Fontaine, nous avons choisi M. Bischoffsheim pour le remplacer.

Des deux vacances qui existaient antérieurement dans le Conseil, nous n'avons pourvu qu'à une seule: au remplacement de M. de Thuret, et sous la réserve de votre ratification, nous avons nommé M. Bamberger, de la maison Bischoffsheim de Paris. Ce choix, nous l'espérons, Messieurs, sera apprécié par vous comme il mérite de l'être.

Quant à l'autre vacance, nous la réservons pour une occasion favorable aux intérêts de notre Société.

Il nous reste à vous entretenir de la cote de nos actions. Le décret impérial du 22 mai 1858, tant que nos actions ne seront pas libérées de 350 fr., nous ferme la Bourse de Paris. En présence de cet obstacle légal, nous avons tout fait pour obtenir l'admission de nos actions sur des marchés étrangers. Sans avoir encore abouti, nos négociations à cet égard sont en bonne voie, et nous croyons rester dans les limites du vrai en vous disant, Messieurs, que nos espérances ne peuvent tarder à se réaliser.

En terminant, Messieurs, nous avons l'honneur de vous communiquer l'état de notre situation financière au 31 décembre 1858, qui est la suivante:

(*Voir le tableau page 639.*)

Nous vous proposons, Messieurs, d'approuver cette situation, en même temps que nous soumettons à vos suffrages la nomination, comme membre du Conseil, de M. Bamberger.

—

Vous pouvez compter, Messieurs, sur la sollicitude de votre Conseil pour vos intérêts, comme nous comptons sur votre appui, pour assurer la prospérité de notre entreprise.

—

L'assemblée consultée et votant à l'unanimité :

1° Approuve les comptes de l'exercice 1858;

2° Ratifie la nomination de M. Bamberger, en qualité de membre du Conseil d'administration, en remplacement de M. de Thuret, démissionnaire.

JURISPRUDENCE.

COUR DE CASSATION (Chambre des requêtes).

Présidence de M. Nicias Gaillard.

CHEMINS DE FER. — RESPONSABILITÉ. — VOYAGEURS. — BAGAGES. — OBJETS PRÉCIEUX NON DÉCLARÉS.

Les voituriers, et en particulier les Compagnies de chemins de fer, sont responsables de la perte des objets qui leur sont confiés pour les transporter, notamment à titre de bagage, par les voyageurs. Mais cette responsabilité ne s'étend pas indéfiniment aux valeurs, par exemple à des sommes considérables en or ou argent que les voyageurs, imprudemment et contrairement à l'usage, auraient enfermées dans les malles ou sacs par eux remis aux employés des gares, sans déclaration spéciale desdites valeurs.

A défaut de déclaration spéciale, le voyageur est présumé avoir voulu faire transporter les valeurs exceptionnelles à ses risques et périls, et la responsabilité de la Compagnie est limitée à la valeur du bagage ordinaire et des sommes présumées nécessaires aux frais de voyage.

Il appartient aux tribunaux d'apprécier l'étendue de la responsabilité de la Compagnie, suivant les nécessités présumées du voyage, la destination des colis et le sens habituel de ce qu'on entend par bagage.

Il en serait autrement, et la Compagnie serait responsable de la valeur intégrale des sommes même non déclarées et quelque fût leur importance, dans le cas où il serait établi que le colis qui les renfermait a été soustrait par des préposés de la Compagnie.

Ces solutions, qui présentent un intérêt usuel, résultent de l'arrêt rendu le 16 mars 1859, par la Cour de cassation, dans les circonstances suivantes :

Le sieur Forrest, Anglais, entrepreneur des chemins de fer espagnols, débarque le 9 décembre 1857 du bateau de Santander à Bayonne, où il prend immédiatement le chemin de fer du Midi.

Le sieur Forrest était porteur d'une somme de 25,000 fr. en onces espagnoles d'or et d'argent, qu'il prétend avoir enfermée dans un sac de nuit qu'il fit déposer et enregistrer à la gare de départ, mais sans spécifier son contenu.

Dans le trajet de Bayonne à Bordeaux, le sac disparaît.

Action en responsabilité par Forrest contre la Compagnie du Midi, et le 28 janvier 1858, jugement du tribunal de commerce de Bordeaux qui, après avoir constaté l'existence, dans le colis de Forrest, des valeurs réclamées, condamne la Compagnie à payer à celui-ci :

« 1° La somme de 25,000 fr. égale à celle de l'or ou billon contenus dans le sac de nuit de Forrest; 2° celle de 75 fr. pour tenir lieu de la valeur des menus objets contenus dans le même colis; 3° la somme de 2,000 fr. à titre de dommages-intérêts. »

Appel est interjeté de cette décision.

Outre certains points étrangers au débat actuel, le système de la Compagnie devant la Cour Impériale se réduit à soutenir que : « les dispositions du cahier des charges et du tarif soumettent les transports de l'or et de l'argent enfermés dans le bagage des voyageurs à une taxe spéciale, et par conséquent à une déclaration préalable de leur part; et qu'à défaut de cette déclaration et du paiement de la taxe, la Compagnie ne peut être responsable de la perte de ces valeurs. »

Le 24 mai 1858, arrêt de la Cour de Bordeaux, qui adopte la fin de non-recevoir proposée par la Compagnie. Toutefois, après avoir considéré qu'à défaut de déclaration et de paiement, de la part de Forrest, de la taxe spéciale pour la somme de 25,000 fr. enfermée dans son bagage, la Compagnie n'est point responsable de la perte de cette somme, l'arrêt décide qu'il y a lieu cependant de tenir compte à Forrest, à titre d'accessoire de bagage, de ce qui pouvait être employé en frais de voyage, en y ajoutant la valeur du sac de nuit et des autres objets qui y étaient contenus, et enfin d'une indemnité pour les retards et embarras à lui causés... » En conséquence, la Cour réduit à 1,500 fr. la condamnation prononcée contre la Compagnie, et condamne Forrest en tous dépens, en lui réservant toutefois éventuellement tous ses droits pour le cas où il serait ultérieurement prouvé que le sac de nuit qui a donné lieu au procès a été soustrait par un des préposés de la Compagnie. »

C'est cet arrêt que M. Jacob Forrest défère à la Cour suprême.

M° Maulde, son avocat, soutient que le principe qui fait peser sur les voituriers la responsabilité de la perte des colis qui leur sont confiés, s'étend à la valeur intégrale des colis et n'est point limité au cas où une déclaration spéciale des valeurs qui sont enfermées est faite par leur propriétaire; qu'en tout cas, il faudrait, pour que le principe reçût exception, que le propriétaire fût obligé de faire cette déclaration spéciale et détaillée. Or, les voyageurs ne sont tenus à aucune déclaration des valeurs renfermées dans le bagage par eux déposé aux bureaux des chemins de fer; aucune disposition des cahiers de charge des Compagnies, et particulièrement de celle du chemin de fer du Midi, n'impose au voyageur l'obligation de payer une taxe ou de faire une déclaration spéciale des objets qui composent son bagage; l'art. 43 des statuts de cette dernière Compagnie, qui soumet à une taxe spéciale l'or et l'argent, n'est applicable que dans le cas où ces valeurs sont transportées comme messagerie, et l'art. 40 déclare d'une manière absolue que le voyageur n'a à payer pour le port de son bagage, lorsqu'il ne dépasse pas un certain poids, aucun supplément du prix de sa place. En effet, le bagage, qui se forme par le groupage de mille objets de natures aussi diverses que les besoins de l'homme, est dans son ensemble un article de tarif propre et *sui generis*, ce qui exclut une tarification spéciale des objets qui le composent, les Compagnies ne sont pas plus fondées à réclamer une déclaration et une taxe supérieure pour les objets précieux qui y sont enfermés, que le voyageur pour les articles sans valeur qui s'y trouvent joints.

D'ailleurs, la déclaration qui suppose la possibilité de vérification et la ventilation des valeurs déclarées est inconciliable avec les nécessités de promptitude et de régularité imposées par les règlements des chemins de fer; il en résulterait que les Compagnies, obligées d'accepter sans contrôle possible les déclarations des voyageurs, et tenues de plein droit à restituer les valeurs ainsi déclarées, seraient exposées à une responsabilité bien plus fâcheuse pour elles que celle qui, bien que plus étendue en principe, est restreinte en fait à la justification, mise à la charge du voyageur, de l'existence réelle des objets réclamés.

La Cour, après avoir entendu M. Brière-Valigny en son rapport, a rendu l'arrêt suivant,

Digitized by Google

sur les conclusions de M. l'avocat général Raynal :

« Attendu que les Compagnies de chemins de fer sont sans doute responsables, comme tous les voituriers et entrepreneurs de transport, des objets qui leur sont confiés, mais qu'il est de principe de droit (art. 1150 Code Nap.) et d'équité que cette responsabilité soit renfermée dans les limites des obligations que ces Compagnies ont entendu contracter;

» Que, sous un autre rapport, les art. 40 et 43 des statuts de la Compagnie des chemins de fer du Midi, approuvés par la loi du 8 juillet 1852, assujettissent les objets d'or et d'argent monnayés ou non monnayés à une taxe spéciale, comme exigeant une plus grande surveillance et pouvant, en cas de perte, entraîner une responsabilité plus étendue, mais que, pour avoir droit à cette garantie particulière, les voyageurs ou expéditeurs sont tenus de faire une déclaration spéciale de ces objets ;

» Qu'à la vérité, l'omission de cette déclaration spéciale ne fait pas perdre au voyageur ou à l'expéditeur tout recours contre la Compagnie qui a été chargée du transport et qui est tenue de restituer ce qui lui a été confié ; qu'alors, dans l'espèce, la Compagnie reconnaît elle même qu'elle est responsable du sac de nuit qui lui a été remis ; que l'arrêt attaqué admet même qu'elle doit répondre, indépendamment du sac de nuit lui même, des objets qui y étaient contenus, suivant sa destination ordinaire, et encore de la somme qui pouvait y avoir été enfermée comme nécessaire aux frais du voyage ; qu'il n'est pas possible de pousser plus loin, en présence des réticences intéressées des déclarants, la responsabilité d'une Compagnie vis-à-vis de laquelle ils n'ont pas eux-mêmes rempli leurs propres obligations;

» Et attendu, en fait, que Forrest avait placé dans son sac de nuit, avec ses effets, des valeurs importantes sans les indiquer, sans payer le supplément de taxe auquel elles pouvaient donner lieu, et qu'il avait fait enregistrer le tout sous le titre de *bagage* ; que le sac de nuit ayant été perdu, il appartenait à la Cour impériale d'apprécier et de fixer, d'après les documents du procès, les nécessités présumées du voyage de Forrest, la destination ordinaire du sac de nuit, et le sens habituel du mot *bagage*, l'étendue de la responsabilité de la Compagnie ; qu'elle le pouvait d'autant plus qu'en effet, si des valeurs s'élevant à la somme de 25,000 fr. eussent été placées dans un sac de nuit, il y aurait eu à cela, de la part du voyageur, ainsi que l'arrêt le déclare, une grave imprudence de nature à diminuer de beaucoup les droits en cas de perte ;

» Que ces diverses appréciations sont souveraines et ne peuvent constituer une violation de loi ; que, d'ailleurs, les droits du sieur Forrest ont été expressément réservés pour le cas où il serait ultérieurement établi que la somme réclamée a été soustraite par des personnes dont la Compagnie du chemin de fer serait responsable, aux termes de l'article 1384 du Code Napoléon ;

» Qu'en définitive, cette décision, conforme à l'équité et aux principes généraux du droit, ne contrevient en particulier à aucune disposition de la loi...

» Rejette. »

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 janvier 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

On coulera du béton au-dessus des caissons en tôle et dans l'intérieur des châssis en bois, pour vaincre la résistance à l'enfoncement en protégeant suffisamment les cheminées pour ne pas apporter obstacle à leur enlèvement.

Lorsqu'on aura coulé du béton à une hauteur suffisante pour n'avoir plus à craindre l'effet de la sous-pression, on épuisera l'eau contenue dans les châssis et on exécutera à sec une maçonnerie en hourdage ordinaire.

Les hommes qui travailleront dans l'intérieur des caissons jusqu'à leur entier enfoncement n'auront, pour ainsi dire, qu'à pousser dans les godets des norias les graviers qu'ils déblaieront successivement.

Ces ouvriers travailleront jour et nuit, en se relayant de trois heures en trois heures.

Ils se serviront, pour descendre et remonter, de l'une des cheminées à air, dont les écluses ne seront manœuvrées que pour cette opération; et ainsi successivement, de sorte qu'il ne pourra y avoir aucune interruption dans le travail.

Lorsque les caissons seront descendus à la profondeur voulue, des ouvriers les rempliront en maçonnerie en se retirant; on enlèvera ensuite les cheminées de service et les cheminées à air, et on coulera du béton pour remplir les vides qu'elles auront laissés. Pendant l'opération, les machines soufflantes manœuvreront avec leur machine à vapeur pour comprimer l'air dans les caissons, de manière à y maintenir l'eau à un niveau déterminé et assez abaissé pour permettre le travail de déblai dans l'intérieur des caissons; d'autres machines à vapeur feront marcher les norias.

M. Vuigner donne ensuite, sur l'état d'avancement des travaux, des détails qui peuvent se résumer comme suit :

Le pont de service est terminé jusqu'au delà de la première pile culée du côté de la rive française. Les vannages et échafaudages tubulaires pour cette pile sont terminés.

Le battage des pieux pour l'enceinte de la pile culée sur la rive badoise et pour le pont de service entre cette pile et la rive peut être considéré comme achevé maintenant.

On continue le battage des pieux pour compléter le pont de service entre les deux piles culées. Quatre sonnettes, mises en mouvement par une machine à vapeur, fonctionnent pour cette opération.

Les quatre machines soufflantes nécessaires pour comprimer l'air dans les caissons sont déjà montées sur des bateaux ou sur des échafaudages, et on s'occupe du montage des machines à vapeur nécessaires pour faire fonctionner les norias.

Trois caissons pour la pile culée de la rive française sont déjà moulés à pied d'œuvre, et ils sont pour ainsi dire suspendus au-dessus de l'eau pour les faire descendre dans leur emplacement définitif aussitôt que le quatrième caisson sera approvisionné. Toutes les tôles nécessaires pour ce dernier caisson sont déjà assemblées sur les lieux, et son montage complet ne tardera pas à être terminé.

D'après l'état d'avancement des travaux, il est hors de doute qu'à la fin du mois, ou dans les premiers jours de février au plus tard, on fera échouer les quatre caissons de la pile culée de la rive française, et qu'on commencera immédiatement après à les faire descendre en opérant des déblais dans l'intérieur après y avoir comprimé l'air pour refouler, jusqu'au niveau voulu pour le travail dans l'intérieur, l'eau qui y sera contenue.

M. VUIGNER espère rendre compte, dans une des séances du mois de février, du résultat de l'opération qui, si elle réussit, sera décisive pour les fondations des trois autres piles.

Pour la pile culée de la rive badoise, on n'aura, en effet, qu'à opérer comme on l'aura fait pour la pile culée de la rive française; et, pour les piles intermédiaires, l'opération sera beaucoup plus simple, puisqu'on n'aura besoin que de deux caissons par pile, au lieu de quatre, en les prenant de mêmes dimensions que ceux des piles culées.

UN MEMBRE demande quelles sont les dispositions qu'on se propose d'employer pour guider les caissons; il pense qu'il sera difficile de maintenir, pendant l'enfoncement, leurs positions relatives.

M. VUIGNER indique que l'enceinte de la pile donnera le moyen de diriger le système; en outre, les châssis en bois pourront être munis d'oreilles qui serviront, au besoin, à les réunir. Il rappelle que les massifs de bétonnage à élever sur les caissons doivent rester indépendants jusqu'au moment où l'on n'aura plus à craindre les effets de la sous-pression; que les mouvements relatifs des caissons ne pourront avoir aucune influence sur ces massifs, et qu'en admettant des déviations de 0m.15 à 0m.20, elles n'auraient aucune espèce d'inconvénients, parce qu'après le bétonnage on pourra enlever toutes les parois inférieures des châssis en bois, et établir un seul massif d'ensemble sur toute la surface de la pile, et que les empatements indiqués sont suffisants pour ne pas craindre des déviations qui se produisent dans des limites plus étendues.

UN AUTRE MEMBRE demande à quelle pression marcheront les machines soufflantes?

M. VUIGNER ajoute que, dans un cas où l'on avait à descendre des tubes à 18 mètres, on a comprimé l'air sous deux atmosphères à deux atmosphères et quart; il n'y a aucun motif de supposer que cette pression doit être dépassée pour le pont du Rhin.

Relativement au système des écluses à air, ordinairement employées dans les fondations tubulaires, M. Vuigner fait remarquer les inconvénients qui résultent de la nécessité où l'on est de manœuvrer l'écluse pour la sortie des déblais et d'interrompre le travail pendant l'allongement du tube à air. Les pertes de temps qui en résultent donnent lieu à des dépenses stériles très-considérables, c'est ce qui a déterminé à ajouter aux caissons du pont du Rhin des tubes à air libre avec norias; les ouvriers n'auront qu'à pousser dans les godets de ces norias les déblais composés uniquement de gravier. En outre, l'emploi du double système de tubes à air et d'écluses permettra d'éviter toute interruption dans le travail de fonçage des caissons.

M. LE PRÉSIDENT adresse à M. Vuigner les plus vifs remercîments pour cette communication, dont l'importance et l'intérêt considérables seraient constatés, au besoin, par les témoignages de satisfaction qui ont accueilli les dernières paroles de M. Vuigner. Le président croit devoir rappeler que la Société a pris déjà une belle part aux fondations tubulaires à l'air comprimé, dès l'origine de cette féconde innovation; il voit donc pour elle une juste satisfaction et un motif de gloire peut-être à pouvoir relier par le souvenir une importante communication antérieure avec celle qui vient d'exposer si lucidement et d'une manière si complète d'heureuses et importantes modifications propres au système conçu et étudié sous l'inspiration et sous la direction immédiate de M. Vuigner.

La Société attendra avec une vive sollicitude et un espoir sympathique les nouvelles que M. Vuigner veut bien lui promettre touchant la marche ultérieure des belles opérations en train de s'accomplir sur le Rhin.

ROSQUIN DE RNÉVILLE.

(La suite prochainement.)

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 2 juillet 1859.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1506 —

11e année. — 26e semaine.

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

125.163 Voyageurs	374 340 01
Bagages, Marchandises, etc	663.102 04
Total	1.037.442 05
Recettes antérieures	27.003.722 20
Total	28.041.164 31
26e semaine de 1859	1.037.442 05
Semaine correspondante de 1858	1.003.532 26
Différence	33.909 70
Recettes depuis le 1er janvier 1850	28.041.164 31
— — 1858	24.700.447 41
Différence	3.250.716 00

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.473 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.473 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

105.203 Voyageurs	429.330 90
Bagages, Marchandises, etc	755.057 80
Total	1.185.044 70
Semaine correspondante de 1858	1.090.381 39
Différence	94.063 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	31.012.055 51
— — 1858	26.835.154 03
Différence	4.176.900 88

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juin 1850.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

10.860 Voyageurs	23.999 60
Bagages, Marchandises, etc	22.097 11
Total	46.096 80
Mois correspondant de 1858	40.480 72
Différence	5.616 08
Recettes depuis le 1er janvier 1859	279.977 84
— — 1858	249.830 23
Différence	30.147 01

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

17.401 Voyageurs	35.574 40
Marchandises, etc	116.053 48
Total	151.047 88
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	685.471 01

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

112.420 Voyageurs	67.800 40
Bagages, Marchandises, etc	1.573 82
Total	69.389 30
Mois correspondant de 1858	69.412 15
Différence	31 85
Recettes depuis le 1er janvier 1859	264.709 20
— — 1858	251.335 17
Différence	13.374 03

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1466 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 25 juin au 1er juillet 1850.

Voyageurs	674.100 90
Bagages et Marchandises	1.301.620 09
Total	1.070.020 99
Semaine correspondante de 1858	1.403.808 97
Différence	482.212 02
Recettes depuis le 1er janvier 1859	49.160.415 24
— — 1858	36.788.608 13
Différence	12.391.807 11

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. | *Roanne à Lyon* *Nevers à Brioude* | BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 25 juin au 1er juillet 1850.

Voyageurs	88.329 25
Bagages et Marchandises	100.002 95
Total	278.332 20
Semaine correspondante de 1858	295.018 46
Différence	7.586 20
Recettes depuis le 1er janvier 1850	7.007.324 05
— — 1858	6.240.043 48
Différence	856.380 57

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 997 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

" " Voyageurs	474.258 83
Marchandises, etc. — Grande vitesse	76.402 48
— — Petite vitesse	358.193 20
Total	908.854 51
Semaine correspondante en 1858	895.327 84
Différence	13.026 67
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	22.040.001 30
— — 1858	19.113.673 19
Différence	3.533.228 11

NORD.

1859. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1858. — 862 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859

160.384 Voyageurs	382.662 48
Bagages, Marchandises, etc	631.675 05
Total	1.014.338 43
Semaine correspondante de 1858	949.202 18
Différence	65.130 25
Recettes depuis le 1er janvier 1859	26.792.062 31
— — 1858	25.455.081 56
Différence	1.330.080 75

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859

19.368 Voyageurs	63.392 31
Bagages et Marchandises	74.181 50
Total	137.573 81
Semaine correspondante de 1858	93.246 55
Recettes depuis le 1er janvier 1850	3.012.674 30
— — 1858	1.947.178 64

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1858. — 709 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859

CHEMIN DE FER.

44.331 Voyageurs	134.953 89
Bagages, Marchandises, etc	253.457 13
Total	388.711 02
Canal latéral et canal du Midi	56.637 30
Total	445.348 32
26e semaine 1858. Chemin de fer	287.249 51
— — Canal	33.530 64
Total	320.780 05
Chemin de fer, différence sur 1850	101.461 61
Canal, — —	23.106 66
Total	124 568 27
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1850	10.756.589 58
— — 1858	7.272.079 80
Différence	3.484.509 78

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — 93 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

10.091 voyageurs	18.070 82
Bagages, Marchandises, etc	41.600 87
Total	59.686 69
Semaine correspondante de 1858	29.957 79
Différence	29.728 00
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.301 515 88
— — 1858	524.292 41
Différence	977.223 47

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1858. — 99 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859

11.240 Voyageurs	25.893 28
Bagages, Marchandises, etc	20.975 03
Total	46.868 31
Semaine correspondante de 1858	28 452 84
Différence	18.415 47
Recettes depuis le 1er janvier 1850	1.232.872 12
— — 1858	605.034 55
Différence	627.837 57

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

Voyageurs	2 373 05
Bagages, Marchandises, etc	22 432 25
Total	24.806 20
Semaine correspondante de 1858	18.678 30
Différence	6.127 90
Recettes depuis le 1er janvier 1850	614.198 20
— — 1858	421 009 95
Différence	193.188 25

Digitized by Google

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1221 kilomètres.
1858. — 1064 —

Du 11 juin au 1er juillet 1859

84.583 Voyageurs	En florins	213.911 »
553.535 tonnes Marchandises.....		186.269 »
Total.....		400.180 »
Semaine correspondante de 1858....		271.644 »
Différence.....		128.536 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		8.055.020 »
— — 1858..		6.892.333 »
Différence.....		1.163.267 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard vénitienne, 571 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

Ligne de Trieste.

39.851 Voyageurs.....	146.370 65	
Bagages et Marchandises	921.087 05	1.067.457 70

Ligne Lombard-Vénitienne.

18.305 Voyageurs.....	40.120 »	
Bagages et Marchandises	150.790 »	190.910 »
Total...		1.264.367 70
Semaine correspondante de 1858....		791.358 77
Différence.....		473.008 92

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859..		28.527.260 60
— — 1858..		17 120.303 16
Différence.....		11.409.903 44

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 18 au 24 juin 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 456 —

21.143 Voyageurs.....		90.068 32
Bagages, Marchand.	(grande vitesse)	13.489 74
—	(petite vitesse)	117.381 23
Total de la semaine.....		220.939 29

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

»,››› voyageurs.....	17.144 49	
Bagages, Marchandises..	2.578 58	19.713 07
Total des deux lignes réunies.....		240.052 36
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		5.810.954 58
Total.....		5.051.006 94

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 24 au 30 juin 1859

5.528 Voyageurs.....	2.203 70
Marchandises.....	392 09
Total.....	2.595 79

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 241 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 4 au 10 juin 1859.

16.638 Voyageurs.....	50.075 62
Bagages, Marchandises, etc.....	52.810 53
Recettes diverses	298 63
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	33.987 34
Total..	137.172 12
Semaine correspondante de 1858....	86.868 93
Différence.....	50 303 19
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.656.378 74
— — 1858..	1.656.178 39
Différence.....	1.000.200 35

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 216 kilomètres
1858. — 201 —

Du 25 juin au 1er juillet 1859

31.376 Voyageurs	56.874 85
Bagages, Marchandises.....	39.965 40
Total.....	96.840 25
Semaine correspondante de 1858.....	86.893 88
Différence.....	9.946 37
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.109.689 43
— — 1858..	1.326.719 78
Différence.....	782.969 65

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859 Longueur exploitée 80 kilomètres

Du 24 au 30 juin 1859

14.947 Voyageurs.....	19.704 85
Bagages, Marchandises, etc.....	11.296 73
Total.....	31.001 58
Période correspondante de 1858....	26.684 25
Différence.....	4.317 33
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	666 943 43
— — 1858..	383.316 45
Différence.....	283.626 98

UNION DES CHEMINS SUISSES

Mai 1859

Voir le numéro du 18 juin.

NORD-EST SUISSE.

Mai 1859.

Voir le numéro du 18 juin.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Mai.

Voir le numéro du 18 juin.

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Juin 1859.	14.757 48	6 1ers mois 1859	89.058 77	
Juin 1858.	14.178 47	Id. 1858	83.278 07	
Différence..	579 01		5.780 70	

CENTRE BELGE.

Juin 1859.

Section de Baume à Erquelines.

Voyageurs et Bagages.....	3.760 54
Marchandises et Finances.....	12.260 08
Produits extraordinaires.....	1.400 »
Total.....	17.426 62
Recettes correspondantes de 1858...	15.497 66
Différence.....	1.928 96

ANVERS A GAND.

Avril.

Voir le numéro du 28 mai.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1859.	1858.	Augmentation En 1859	0/0
Mai....	79.929 56	68.524 01	11.405 55	16 64
5 1ers mois...	529.820 36	460.190 52	69.029 74	15 18

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes. 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Mai.	956.529 68	885.260 60	71.268 98	8.05
5 1ers mois	7.039.158 33	6.342.835 76	696.322 57	10.98

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en mai 1858..	39.471
Becs éclairés en mai 1859.....	47.810
Augmentation mai 1859.....	8.339 becs
Recettes du gaz. — Mai 1858.....	89.399 83
Recettes du gaz. — Mai 1859.....	109.049 85
Augmentation en mai 1859.....	19.650 02

Les résultats de Modène ne sont pas encore parvenus.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859.....	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 19
Total.....	470.137 69

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1859, soit :

10 fr. pour les actions anciennes ;
5 fr. pour les actions nouvelles,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement pour les titres au porteur aura lieu, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 0 fr. 31 par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 0 fr. 33 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échus le 1er juillet 1859, soit 7 fr. 50 c. par obligation, sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de onze heures à trois heures, fêtes et dimanches exceptés.

Ce paiement a lieu pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 19 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les porteurs d'actions et d'obligations sont prévenus que la Ban-

Digitized by Google

que de France se charge de payer dans ses succursales les intérêts dus à ces titres, moyennant une commission de 1/4 0/0.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie, que le semestre d'intérêts, échu le 1er juillet 1859, est payé comme suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 5 fr. (par coupon) ;
Obligations, 7 fr. 50 (par coupon).

Sur les titres au porteur :

Actions, 4 fr. 65 (par coupon, impôt déduit) ;
Obligations, 7 fr. 32 (par coupon, impôt déduit).

Ce paiement a lieu :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Lyon, chez MM. Vve Guérin et fils, banquiers, quai de Retz ;

A Grenoble, chez MM. Gaillard père, fils et Ce, banquiers.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le versement de 15 pour 100, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche, par action, appelé par avis du 26 mars 1859 et échu depuis le 16 mai dernier, sont de nouveau invités, conformément au paragraphe 17 des statuts de la Société, approuvés par S. M. l'empereur d'Autriche, à effectuer ce versement et à payer en outre les intérêts pour les jours de retard, depuis le 16 mai jusqu'au 31 juillet courant au plus tard, qui est le jour du paiement.

D'après le contenu du susdit paragraphe des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel de fonds seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la Société comme lui appartenant.

Cedit versement peut être effectué :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le comme rcent l'industrie ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Vienne, le 20 juin 1859.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des premier et deuxième emprunts à priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell, de l'emprunt à priorité de l'ancienne Compagnie de la Glatt, ainsi que de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses,

Que le semestre d'intérêt de ces différents emprunts, échu le 30 juin 1859,

Est payé depuis le 1er juillet :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braün ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêt sur les actions, échu le 30 juin dernier, est payé depuis le 1er juillet courant, à raison de 12 fr. 50 c. par action portant la mention entièrement libérée ;

Et de 12 fr. 10 c. sur les autres actions :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande :

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier ;

A Coire, chez MM. Masner et Braün ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 f., du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts échus le 1er juillet 1859, de 25 fr. par obligation, sont payés dès ce jour, contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la banque de crédit suisse allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lütscher ;

A Stuttgardt, chez MM. Benedikt frères ;

A Carlsruhe, chez MM. Haas, frères ;

A Francfort, chez MM. de Rothschild et fils.

Paris, le 15 juin 1859.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre d'actions déposées n'ayant pas été suffisant pour constituer régulièrement l'assemblée générale, tant ordinaire qu'extraordinaire fixée au 9 courant, cette assemblée ne peut avoir lieu.

Conformément aux statuts, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 4 août prochain, à trois heures, au siége social, à Genève, maison Laya, quai du Rhône.

Les délibérations prises sur les propositions fixées par l'ordre du jour de la première assemblée, seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et celui des actions représentées.

MM. les actionnaires qui désireront assister à cette assemblée devront être porteurs d'au moins vingt actions nouvelles de 500 francs ou quarante actions anciennes de 250 fr ; les titres devront être déposés d'ici au 20 juillet, soit à Paris, rue Laffitte, 28 ; soit à Londres, à l'agence de la Compagnie, Threadneedle street, n° 28 ; soit à Genève, maison Laya.

Les cartes délivrées pour assister à la première assemblée seront valables pour la nouvelle.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le semestre d'intérêts, à 6 0/0 l'an, est payé depuis le 1er juillet courant :

A Barcelone, au siége de la Compagnie ;

A Madrid, chez MM. Girona et Ce ;

A Paris, chez MM. Au. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18.

Les porteurs d'obligations pourront s'adresser aux mêmes domiciles pour recevoir le montant des intérêts au 1er juillet, qui leur sera payé sur la remise du coupon n° 5.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE CADIX A SÉVILLE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que les 150 fr. restant dus pour la libération intégrale de leurs actions ont été appelés, par décision du conseil d'administration en date du 2 courant, et doivent être versés, du 1er au 10 août prochain :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 8 juillet 1859.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE CADIX A SÉVILLE

Les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêts venant à échéance le 15 du présent mois, soit 7 fr. 50 c., sera payé, à dater dudit jour :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, le 8 juillet 1859.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

Chemin de fer de Cadix à Séville.

MM. les actionnaires du chemin de fer de Cadix à Séville sont prévenus que le coupon d'intérêts échu le 1er juillet courant, soit 10 fr. 50 c., est payé, à partir dudit jour :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

Et à Paris, à la Caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 24 juin 1859.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Les porteurs des obligations du chemin de fer de Tarragone à Reus (deuxième emprunt) sont prévenus que le coupon d'intérêt échu le 1er juillet courant, soit 7 fr. 50 c., est payé à partir dudit jour :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 24 juin 1859.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué du 5 au 20 août 1859 ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l'an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., qui échoit le 5 août 1859, sera déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 sont payés, sur présentation du coupon n° 4, depuis le 1er juillet courant, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandre ;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, 58, rue de Provence.

LA UNION,

COMPAGNIE GÉNÉRALE ESPAGNOLE D'ASSURANCES.

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, le dividende de 3 0/0 du capital versé, soit

Digitized by Google

3 fr. 95 c. par action, dont l'assemblée générale du 14 mai dernier a autorisé la distribution, se paie, depuis le 1er juillet courant :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, le 8 juillet 1859.

EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN 5 0/0 1852

LISTE DES NUMEROS DES OBLIGATIONS

Sorties au quatorzième tirage

qui a eu lieu à Vienne le 1er juillet 1859 et dont le Remboursement aura lieu à partir du 1er janvier 1860.

Série **A.** *Titre de 50 liv. sterl.*

21551	22058	34859
21798	22281	34911

Série **B.** *Titre de 50 liv. sterl.*

21551	22058	34859
21798	22281	34911

Titre de 100 liv. sterl.

385	7932	18191	25390
594	8005	18374	25731
725	8028	18529	26005
976	8226	18560	26327
1239	8239	18547	26593
1320	8351	18594	27183
2034	8515	18687	27937
2184	8609	19098	27981
2222	8832	19272	28061
2412	8918	19557	28613
2627	9273	19839	28631
2649	9652	20194	28698
2697	9851	20307	28708
3025	10142	20556	28723
3266	10302	20786	28737
3298	10377	20814	28749
3462	10608	21166	29071
3698	11271	211 9	29234
3806	11864	21262	29294
3825	12372	21376	30389
3944	12402	21406	30505
4225	12509	22558	30567
4296	12565	22735	30646
4327	12581	22902	30945
4397	12717	22946	31024
4497	13309	23028	31234
4508	13910	23034	31630
4968	13968	23044	31700
4922	14058	23161	31761
5201	14844	23278	31848
5307	15063	23947	31929
5796	15504	24053	31936
6123	15786	24271	31971
6139	16015	24380	32139
6313	16278	24417	32568
6597	16317	24531	32967
6602	16541	24541	33099
7121	17012	24685	33123
7191	17302	24689	33141
7235	17844	24896	33173
7371	17883	25016	33256
7507	17930	25248	33347
7548			

Vienne, le 1er juillet 1859.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires propriétaires d'actions nouvelles (émission du 20 janvier 1858), que le semestre d'intérêts desdites actions, échu le 1er juillet courant, leur est payé, à partir du même jour 1er juillet : à Paris, au siége de la Compagnie (bureau des actions, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la direction de l'exploitation, quai de la Joliette, 2; à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers, ou à Bordeaux, à la chambre de commerce.

La somme à recevoir est :

Pour les actions intégralement libérées :

Titres nominatifs : 12 fr. 50 c.; titres au porteur, 12 fr. 17 c.;

Pour les actions libérées de 300 fr., 6 fr. 05 c.

BANQUE MERCANTILE D'OPORTO, PORTUGAL

(Banco Mercantil Portuense)

La Banque mercantile d'Oporto, Portugal (*Banco mercantil Portuense*), prévient le public qu'elle se charge de toutes affaires de banque. Ses conditions sont : commission pour encaissements et remises, 1/4 0/0. Intérêts suivant le cours du jour.

SOCIÉTÉ

DE L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de l'Union des gaz sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 25 juillet courant, à trois heures de relevée, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions, conformément aux délibérations des 1er, 16 et 30 septembre 1857, seront admis sur le dépôt de leurs anciens titres.

Les dépôts seront reçus de dix à trois heures, au siége social, rue de Provence, 56, à Paris, jusqu'au 22 juillet inclusivement.

La réunion a pour objet d'examiner la situation de la Société, de réviser et modifier, s'il y a lieu, les statuts sociaux, et de voter sur plusieurs propositions importantes.

CODE GÉNÉRAL DES LOIS FRANÇAISES

CONTENANT

Les Codes ordinaires et toutes les Lois usuelles d'intérêt général, classées par ordre de matières avec des annotations.

Par MM. Emile DURAND,

Procureur impérial à Château-sur-Marne,

et Emile PAULTRE,

Ancien notaire.

2 VOL. GRAND IN-8. — PRIX : 20 FR.

Les deux volumes seront expédiés *franco*, en échange d'un mandat de 20 fr. sur Paris, adressé à MM. Cosse et Marchal, libraires de la Cour de cassation, place Dauphine, 27.

ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

Le neuvième volume de l'*Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1859*, par M. Petit de Coupray, vient de paraître à la Librairie de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris.

Ce volume contient le Tableau du personnel administratif du Ministère et des Compagnies ; des Notices détaillées sur toutes les Compagnies des Chemins de fer français et étrangers; — l'Etat chronologique des concessions et des ouvertures des lignes depuis leur création ; la Législation et la Jurisprudence en matière de Chemins de fer ; — les conventions relatives aux Tarifs télégraphiques internationaux ; — des Documents divers d'un grand intérêt.

La collection de cet ouvrage se compose aujourd'hui de 9 beaux volumes formant, sans interruption ni lacune, un code complet de tous les documents historiques, statistiques, administratifs, législatifs, judiciaires et autres qui concernent les Chemins de fer depuis leur origine, avec Cartes coloriées, donnant chaque année la situation nouvelle des Chemins de fer de l'Europe.

Prix d'un volume relié : 6 fr. — La collection des 9 volumes reliés est expédiée *franco* à toutes les personnes qui adressent un mandat de 54 fr. sur Paris à MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20. Les volumes séparés sont également expédiés dans les mêmes conditions.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

SERVICE QUOTIDIEN ET RÉGULIER ENTRE

MARSEILLE ET GÊNES

Départs de Marseille tous les jours, à 7 h. 1/2 du matin; Gênes, 10 h. du soir.

L'administration des services maritimes des Messageries impériales a l'honneur de prévenir le public qu'un service régulier et quotidien vient d'être établi entre Marseille et Gênes. Les départs de Marseille ont lieu chaque matin à 7 h 1/2.

Par suite, les départs de la ligne hebdomadaire d'Italie, de Marseille à Malte, qui avaient lieu à 11 heures le jeudi, seront reportés à 7 h. 1/2 du matin.

Le voyage de Marseille à Livourne sera fait en 35 heures, avec 4 heures de relâche à Gênes, au lieu de 42 heures.

Toutes les autres lignes de navigation postale continueront à être desservies régulièrement comme par le passé, et conformément aux itinéraires antérieurement publiés.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 26 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 26 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Inebolu, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les premiers jours du mois ont été signalés à la Bourse par une révolution intérieure qui a exercé une influence considérable sur le marché, en dehors des nouvelles de guerre et des circonstances politiques qui pouvaient agir sur les cours de la rente. La retraite de la coulisse est un fait accompli, et il n'existe plus pour la rente que le marché du parquet.

Comme la tendance générale des spéculateurs était à la hausse, et que les demandes de rente étaient en majorité, les achats réduits à un seul marché sont devenus plus difficiles, et il en est résulté une hausse rapide. Le 3 0/0 s'est élevé de 63 10 à 64 40, sans que ce mouvement ait été entravé ou modéré par les combinaisons des petites primes qui se faisaient précédemment dans la coulisse. Les agents de change ont été servis par les circonstances qui étaient favorables à la hausse. Les inquiétudes au sujet des intentions de la Prusse et de l'Allemagne se sont calmées, et les conséquences de la bataille de Solferino faisaient regarder la situation de l'Autriche comme désespérée, et faisaient croire que la paix pourrait bientôt être rétablie. Aussi beaucoup de spéculateurs ne pouvant plus opérer dans la coulisse et désirant prendre des positions à la hausse, se sont adressés forcément au parquet. Il en est résulté que les agents recevaient de tous côtés des ordres d'achat et que l'on trouvait difficilement à les exécuter. On avait annoncé, pendant tout le mois de juin, que de nombreuses livraisons d'inscriptions de rentes auraient lieu à la fin du mois. Les souscripteurs d'emprunt, après avoir escompté leurs titres, s'empresseraient de les livrer. Cependant jamais les inscriptions n'ont été plus rares qu'à la dernière liquidation. La province, rassurée sur les suites de la guerre, demandait de tous côtés des titres, et la liquidation n'a pas été plutôt terminée qu'il a fallu recommencer les escomptes pour s'en procurer. Quelques réalisations ont eu lieu à la Bourse de mercredi. La rente était retombée assez brusquement à 63 60, mais les demandes du comptant ont raffermi le cours à 64.

Quoique la spéculation se soit occupée surtout de la rente, les autres valeurs n'en ont pas moins participé au mouvement de hausse. Les actions des chemins de fer ont été fort recherchées. Les grandes lignes ont obtenu une hausse importante. Celles qui avaient un coupon à déduire ont regagné immédiatement leur coupon. Voici quels ont été les coupons qui ont été détachés à la Bourse de mardi dernier:

Sur le Nord ancien,	36
Sur le Nord nouveau,	7 50
Sur le Midi,	10
Sur le Genève,	10
Sur les Ardennes anciennes,	10
Sur les Ardennes nouvelles,	5
Sur le Dauphiné,	5
Sur le Besseges,	10
Sur les Autrichiens,	17 7174
Sur les Saragosse,	12

Les affaires ont été surtout fort animées sur les actions des chemins de fer autrichiens, qui étaient, il y a huit jours, à 440, et qui sont recherchées maintenant, après le détachement du coupon de 17,7174, à 457 50.

Au reste, les titres manquaient presque entièrement à la dernière liquidation sur les actions d'Orléans, du Nord et de Lyon-Méditerranée.

Le Mobilier qui était, il y a deux mois, à 500, a repris à 685 et 695.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 30 juin jusqu'à celle du 7 juillet :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 à 64 40; elle est restée à 64. Elle a varié à terme de 63 à 64 40; elle a fermé à 64.

La rente à 1/2 0/0 a monté de 92 60 à 93; elle est restée à 93.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 63 85 à 64 90; il est resté à 64 85.

Les actions de la Banque de France se sont soutenues à 2,720.

Le Crédit foncier a fait 635, et après le détachement de 6 25 du coupon, 625.

Le Crédit mobilier a monté de 632 50 à 697 50; il est resté à 685.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,235 à 1,275; il a fermé à 1,265.

Le Nord ancien a monté de 937 50 à 920, coupon détaché (36 fr.); il est resté à 910; le Nord nouveau, de 795 à 810, coupon détaché (10 fr.); il est resté à 795.

L'Est a monté de 612 50 à 620 ; il est resté à 615.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 832 50 à 845; il est resté à 840

Le Midi a monté de 480 à 490, coupon détaché (10 fr.); il est resté à 485.

L'Ouest a varié de 510 à 525; il est resté à 517 50.

Le Genève a varié de 490 à 495, coupon détaché (10 fr.); il est resté à 495.

Le Dauphiné s'est tenu à 495, coupon détaché (5 fr.).

Les Autrichiens ont monté de 447 50 à 460, coupon détaché (17.7174); ils sont restés à 457 50.

Le Victor-Emmanuel a monté de 375 à 390.

Les Romains ont monté de 300 à 315.

Les Lombards ont monté de 475 à 495; ils sont restés à 487 50.

Les Saragosse ont fléchi de 430 à 415; ils sont restés à 417 50, coupon détaché (12 fr.).

Les Russes ont monté de 490 à 495.

Samedi. — Le marché était très-ferme. Les chemins de fer dont on faisait la liquidation étaient très-recherchés. La rente 3 0/0 a monté au comptant et à terme de 25 c. à 63 35; le 4 1/2 0/0, de 95 c. à 93 75. La Banque s'est tenue à 2,720. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 660; les actions d'Orléans, de 7 50 à 1,247 50; le Nord, de 6 25 à 942 50. L'Est s'est tenu à 610; le Midi, à 485; l'Ouest, à 515. Le Lyon-Méditerranée a monté de 6 25 à 823 75. Les Autrichiens se sont tenus à 440; les Saragosse, à 427 50, les Romains, à 310; les Victor-Emmanuel, à 376 25; les Russes, à 490. Les Lombards ont monté de 2 50 à 475.

Lundi. — La hausse a continué avec vivacité sur la rente et sur toutes les valeurs. Les titres manquaient pour la liquidation. La rente 3 0/0 a monté au comptant et à terme de 45 c. à 63 80; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 93 90. La Banque s'est tenue à 2,720. Le Crédit mobilier a monté de 15 à 675; l'Orléans, de 22 50 à 1,260; le Nord ancien, de 7 50 à 950; le Nord nouveau, de 10 à 810; l'Est, de 7 50 à 627 50; le Lyon-Méditerranée, de 6 25 à 840. Le Midi s'est tenu à 485; le Genève, à 495; l'Ouest, à 520. Les Autrichiens ont monté de 20 à 460; les Victor-Emmanuel, de 13 75 à 390; les Lombards, de 5 à 480; les Saragosse, de 5 à 435. Les Russes se sont tenus à 490; les Romains, à 310.

Mardi. — Le début de la Bourse était encore très-animé, mais de nombreuses réalisations ont fait rétrograder les cours qui sont restés cependant au-dessus des cours de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 25 à 64, et à terme de 64 40 à 63 95; le 4 1/2 0/0, de 94 50 à 94 75. La Banque s'est tenue à 2,720. Le Crédit mobilier a varié de 697 50 à 685; l'Orléans, de 1,275 à 1,260; le Nord ancien, de 927 50 à 915, coupon détaché (34 fr.); le Nord nouveau, de 815 à 810, coupon détaché (10); l'Est, de 627 50 à 617 50; le Lyon-Méditerranée, de 847 50 à 842 50; le Midi, de 487 50 à 485, coupon détaché; le Genève, de 500 à 495, coupon détaché (10); les Autrichiens, de 460 à 452 50, coupon détaché (17 fr. 7174); les Lombards, de 495 à 490; les Victor-Emmanuel, de 387 50 à 395; les Russes, de 492 50 à 495; les Saragosse, de 427 50 à 420. Les Romains se sont tenus à 310.

Mercredi. — La Bourse était faible au début ; mais les cours se sont raffermis vers deux heures et demie, au moment de la déclaration des escomptes. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 63 75 à 63 95; le 4 1/2 0/0, de 94 25 à 94. La Banque s'est tenue à 2,720; le Crédit mobilier, de 675 à 682 50; l'Orléans, de 1,252 50 à 1,260; le Nord ancien, de 912 50 à 915; le Nord nouveau, de 805 à 810; l'Est, de 615 à 612 50; le Lyon-Méditerranée, de 835 à 837 50; le Midi, de 482 50 à 480; le Genève, à 495; l'Ouest, à 520; le Béziers à 415; les Autrichiens, de 445 à 450; les Lombards, de 490 à 487 50; les Victor-Emmanuel, à 390; les Saragosse, de 420 à 417 50; les Russes, de 495 à 492 50 ; les Romains, à 315.

Jeudi. — Il y avait encore un peu de réaction au début, et les affaires étaient calmes. Les cours se sont peu à peu raffermis. La rente 3 0/0 a monté au comptant et à terme de 5 c. à 64; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 95. La Banque s'est tenue à 2,720. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 685; les actions d'Orléans, de 5 à 1,265; l'Est, de 2 50 à 615 ; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 840; le Midi, de 5 à 485. Le Nord ancien a fléchi de 5 à 910, le Nord nouveau, de 10, à 795; l'Ouest de 2 50 à 517 50. Le Genève s'est tenu à 495. Les Autrichiens ont monté de 7 50 à 457 50. Les Lombards se sont tenus à 487 50; les Romains, à 315; les Saragosse, à 417 50; les Victor-Emmanuel, à 390. Les Russes ont monté de 2 50 à 495.

Vendredi. — Une hausse considérable a eu lieu aujourd'hui sur la rente et sur toutes les valeurs de spéculation, sur la nouvelle officielle d'une suspension d'armes consentie par les deux Empereurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 2 50 à 66 40, et à terme de 2 60 à 66 60; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 96; la Banque, de 30 à 2,750; le Crédit mobilier, de 80 à 765; l'Orléans, de 70 à 1,335; le Nord ancien, de 32 50 à 942 50; le Nord nouveau, de 35 à 825; l'Est, de 20 à 635 ; le Lyon-Méditerranée, de 22 50 à 862 50; le Midi, de 25 à 510; l'Ouest, de 17 50 à 535; le Genève, de 30 à 525; les Autrichiens, de 90 à 547 50 ; le Victor-Emmanuel, de 40 à 430; les Saragosse, de 20 à 440; les Romains, de 10 à 325; les Russes, de 10 à 505 ; les Lombards, de 42 50 à 530.

F. GRIMARD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Abonnés	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	20 »»	jan.av.juil.	200 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	0.000	500	»	25 50	....	650 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »»	janv. juill.	145 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	0.000	100	»	5 »»	février	42 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	42 500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février.	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	250 »»	....	25 0.0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février.	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars.	32 0/0 b
Vigie	A	200	5.000	4000	234 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février.	45 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février.	22 0.0 b.
Réunion	A	1.300	5.000	4000	325 »»	février.	11 0 0 b.
Comptoir	A	400	0.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	0.000	»	21 »»	avril.	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 0/0 b
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	626 »»	mars.	147 1/2 0/
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril.	45 0.0 b.
Soleil	A	4 000	0.000	4/5	845 »»	avril.	120 0.0 b.
France	A	2 000	5.000	4/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril.	90 0,0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril.	40 0/0 b.
Aigle	A	400	5 000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	800	Néant	avril.	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril.	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	500	25 »»	avril.	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7 500	»	2473 »»	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	20 0,0 b
Union	A	2.000	0 000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	15 1/4 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 »»	avril.	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	00 »»	janv. juill.	875 »»
— act. de jouissance	A	»	1/3100	»	33	juillet.	400 »»
Omnibus de Lyon	C	70.000	100	10	Néant	....	41 25
Omnibus de Londres	C	30.000	100	»	9 »»	....	37 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	09 »»	Janv. Jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»»» »»
Comp. des voitures de Paris	C	400 000	1/400000	»	Néant	mars.	27 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1100 »»
— act. de jouiss	A	08.000	1/08000	»	8 20	1er juin	93 75
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	950 »»
— act. de jouiss	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	112 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	000	5.400	»	505 »»	févr. août	0000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 »»	....	650 50
Scarpe inférieure	C	2.000	1.000	»	»»» »»	....	»»»» »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	»	100	....	»»»» »»
Canalisation de l'Èbre	A	03.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.00	1/100000		4 0/0	avril, oct.	137 50
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	20 »»	janv juill.	»»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»»» »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	16.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	215 »»
Messager. imp (Serv. marit.	A	80.000	500	»	30 »»	janv. juill	550 »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	6 400	250	»	Néant	....	50 »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill	180 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	315 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/2000	»	»» »»	....	205 »»
Armements Gorbey et Cie.	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire.... *Charbonnages*	Civ.	5.400	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pré in.	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.600	1.000	»	30 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	»	35 »»	avril	400 »»
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2.500	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy	C	20.000	500	»	30 »»	févr août	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Charotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	5 »»	....	122 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	137 50
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	128 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	122 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	605 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000	»	70 »»	janv. juill.	720 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	120 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai novem	58 75
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	400 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	0.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	485 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais	»	10 000	100	»	17 50	....	»»» »»
Ranche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	45 »
Méditerranée	C	30 000	250	»	Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	400	»	Néant	août	45 »»

DÉNOMINATION.	Abonnés	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24 000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10 000	1/10000	»	Néant	....	2.0 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juil.	500 »»
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov.	272 50
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	4.000	»	75 »»	....	710 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juil.	400 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juil	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	»»» »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	100 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	640 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	2100 »»
Alais (Gard)	A	10.000	1/10000	»	33 »»	juin déc.	825 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc.	755 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	4060 »»
Basse-Indre		5 000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	180 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	665 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »»
Fourchambault	C	50 000	1/50000	»	40 »»	....	280 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov.	375 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	0.900	1/16000	»	60 »»	....	000 »»
Firminy	»	»	250	»	»» »»	....	112 50
Pont-Levêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	205 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	090 »»
Providence Belgique)	A	5.500	1.000	»	100 »»	septembre.	1150 »»
Phœnix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »»
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars.	000 »»
Caroote	C	70.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chameroy	C	4.000	500	»	75 »»	juin, déc.	705 »»
Gandillot	C	2.300	250	»	50	....	»» »»
Curiaude	C	4.000	500	»	00 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	305 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	240 000	100	»	50	janv. juill	91 50
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200 000	250	125	Néant	....	00 »»
Paris .... *Gaz*	A	110 000	1/110000	»	»»	mai novem	700 »»
Union des Gaz	C	34 000	250	»	»» »	janv. juil.	105 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril. oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	0.000	500	»	25 »»	juin décemb	350 »»
Est (Vincennes)	C	1 000	500	»	10 »»	....	»» »»
Versailles	C	1 500	500	»	25 »	mars sept.	30 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	480 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1000 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2000 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1270 »»
Wazemmes	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre.	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	0.000	500	»	45 »»	août	570 »»
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	400 »»
Société Linière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	450 »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.540	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	45 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	108	2.500	»	600 »»	....	5.000 »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.900	1/3900	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	105 »»
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	20 10	septembre.	440 »»
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	00 »»
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	0.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Richer et Cie *Vidanges*	C	28.000	500	»	20	....	100 »»
Caoutchouc souple	C	50.000	100	»	12 »»	31 mars.	»» »»
Cholet et Cie	C	40 000	100	»	Néant	....	10 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	200 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	»	18 »»	5 fév. juill.	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compie générale des Omnibus	»	6.000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	38	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	30 »»	janv. juillet	485 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	540 »»
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1120 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	965 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	20	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	410 »»
Aveyron (Decazeville) 1844	500	2.100	500	»	27 50	avril octob.	»»» »»
— — 1856-57	500	6.000	600	50	30 »»	janv. juillet	475 »»
Creusot	»»»	»	»	»	»» »»	....	»»» »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 »»	mai novemb	212 50
Horme anc.	475	2 110	500	30	25 »»	30 juin déc.	435 »»
— nouv.	265	7 000	300	50	15 »»	31 mars sept	290 »»
J.-F. Cail et Cie	40	8 000	450	11	20 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	520 »»
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »»	janv. juillet	422 50
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv.	»»» »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 2 AU 8 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 Compt.	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Compt.	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Compt.	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Compt.	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Compt.	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Compt.	Vendredi 8 Terme
1175	2939	99	300 000	500	»	57 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1242 50	1237 50	1260	1262 50	1267 50	1270	1255	1260	1255	1263	1330	1335
941	1265	99	400 000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1859	Nord ancien	940	942 50	952 50	950	945	945	940	945	940	940	945	942 50
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	840	840	835	840	840	840	840	805	795	795	822 50	825
1618	1990	99	500 000	500	»	40 46 pour 1858	novembre	Est	610	610	615	617 50	620	617 50	615	612 50	610	615	620	615
1361	3928	»	680 000	500	»	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	832 50	831 75	837 50	840	840	842 50	837 50	837 50	840	840	840	842 50
793	1023	99	250 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Midi	492 50	495	493 75	485	484 50	485	490	490	490	495	500	500
1199	2194	99	300 000	500	»	31 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	520		525	520	520	520	522 50	520	517 50	517 50	532 50	535
229	234	99	80 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	490	495	490	497 50	490	495	490	495		495	495	525
53	52	99	30 000	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	155		155		155	160	150	150	150	155	155	
134	268	99	100 000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	500						495					
134	428	99	42 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	435		425							435	435	»
»	»	»	84 000	500	250		janvier 1859	Ardennes nouveau	460		460				460		450			»
33	33	99	10 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais										»		»
60	60	99	15 000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste												
1323	1344	92	400 000	500	»	30 31 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	441 75	440	460	460	455	453 50	450	450	455	457 50	540	547 50
»	85	99	»	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	376 25	377 50	385	390	390	397 50	390	390	395	390	430	
»	4192	99	600 000	500	350	5 0/0	13 janv. 1859	Russes			490			495	495	498 50	495		505	505
80	175	99	60 000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	282 50	»		»	282 50	»		»	280	»		»
206	212	99	72 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	110	»		»		»		»	415	»		»
182	179	»	57 000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse		»				»	»	»	»	»		»
483	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	475	430	435	435	425	430	420	417 50	420	417 50	440	440
1396	3133	90	312 500	500	300		janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	475	»	480	»	490	»	487 50	»	481 25	»	500	»
»		90	300 000	500	350	5 0/0	janvier 1859	François-Joseph		»		»		»		»		»		
»	610	99	170 000	400		6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	310		310		310		315		315		325	
14	14	99	7.353	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus		»	»	»	»	»	»	»		»		»
»	132	99	47.500	240	350	6 0/0	janvier 1859	Séville à Xérès		»		»		»		»		»		»
»	»	99	38.000	500	175	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville		»		»		»		»		»		»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourse.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1848	5 000	1936	»	»	1.250	décembre.	60	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0		»				»
1842-1849	12 000	1933	»	»	1.250	mars.	50	Dº.	St-Germain (nouvelles)			»	»		»
»	2 775	1934	»	»	1.250	mars.	50	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)		925		985		
1842	8 000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0.						
1848	13.353	1938	750	»	1.250	décembre.	50	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0.						945
1843	6.400	1953	»	»	1.250	mars.	50	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)						»
1852-1854	34 591	1903	divers.	»	1.250	avril.	50	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0						
1845-1847	15.000	1945	divers.	»	1.250	février.	50	mars, septembre	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0						
1852	80 000	1905	1650	»	1.250	septembre	50	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0			975	975		
1847-1854	26 750	1938	divers	»	1.250	novembre.	50	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.						
»	20.000	1905	»	»	625	mars.	25	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	440		490			
1854	112 614	1952	»	»	625	décembre.	25	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.			475		435	
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.		487 50	487 50	487 50	487 50	
1852		1952	divers	»	650	avril.	25	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0		470	470	470	470	
1845	21.000	1945	500	»	400	»	15	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)						
1845	6.000	1948	»	»	1.250	juin.	10	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0						
1845	17 118	1944	500	»	568	mai.	18 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	
1854	131.407	1953	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Grand-Central (anciennes)			278 75	278 75	277 50	
1855	255.000	1949	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Dº (nouvelles)		276 75	275 75	277 50	273 50	275
1852	68 043	1902	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.				282 50		
1855	364 000	1954	divers.	»	500	avril.	15	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	282 50	287 50	282 50	290	282 50	
1852-1857	1182 000	1951	divers	»	500	décembre.	15	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	281 25	282 50	282 50	281 25	285	285
1851-54-57	600 000	1956	divers.	»	500	mai.	15	Dº.	Nord	287 50	282 50	281 50	290	290	285
1855	87 719	1954	285	»	500	décembre	15	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.				280		
1857	54 545	1954	»	»	500	décembre.	15	Dº.	Dº (nouvelles)				277 50	277 50	
»	250.000	1956	»	»	500	avril.	15	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290	290	290	290	290	287 50
»	1 000 000	1951	divers	»	500	avril	15	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	278 75	280	280	280	279 75	279 75
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15	Dº.	Bourbonnais	280	280	282 50	282 50	282 50	282 50
»	241 700	1957	285	»	500	»	15	Dº.	Midi gar.	272 50	277 50	275	275	275	280
»	32 610	1956	300	»	500	»	15	avril, octobre.	Bességes à Alais			270	270	270	
1857	342 000	1949	270	»	500	mai.	15	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	278 75	278 75	278 75	278 75	280	280
»	26 277	1955	»	»	500	»	15	janvier, juillet.	Ardennes	275	275	275	275	275	275
»	38.000	1957	»	»	500	»	15	Dº.	Dauphiné gar.	277 50		277 50	277 50	277 50	280
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée	282 50	285	285	281 75	285	
»	503.636	1946	275	»	500	»	15	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	225	230	230	243 75	245	250
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	221 50	227 50	230	230	240	240
1858		1951	250	»	500	»	15	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	217 50	217 50	217 50	215	220	232 50
1858	17 144	»	»	»	500	avril	15	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	232 50		235	235	245	240
153-56	16 000	»	Divers.	»	500	»	15	janvier, juillet.	Namur à Erquelines						
»	100.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110	110	111 25	111 25	111 25	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 2 Comptant	Samedi 2 Terme	Lundi 4 Comptant	Lundi 4 Terme	Mardi 5 Comptant	Mardi 5 Terme	Mercredi 6 Comptant	Mercredi 6 Terme	Jeudi 7 Comptant	Jeudi 7 Terme	Vendredi 8 Comptant	Vendredi 8 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	63 35	63 35	63 80	63 80	64	63 95	63 95	63 95	64	64	66 40	66 60
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	64 20	64 40	64 75	64 60	64 90	65 05	64 80	64 85	64 85	64 90	67 40	67 45
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	93 70	93 50	93 90		94 75		94		95		96	96
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859												
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2730	»	2730	»	2730	»	2730	»	2720	»	2750	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858		»		»		»		»		»		»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	635		635		621 75		683 75		635		630	
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	447 50	»	450	»	455	»	450	»	455	»	455	»
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 dº dº		»	437 50	»	435	»		»	440	»	440	»
— 10e d'Oblig. 4 0/0 dº dº	92 50	»	93 75	»	93 75	»	93 75	»	93	»	93	»
— 10e d'Oblig. 3 0/0 dº novembre		»	88 75	»	81 50	»	88 75	»	88 75	»	90	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858		»		»		»	960	»		»		»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, jouis. 1859	660	670	675	675	685	685	678 75	682 50	682 50	685	700	705
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859		»	1075	»		»	1075	»	1075	»	1075	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	465	»	465	»	455	»	460	»	465	»	470	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	215	»	217 50	»	210	»	212 25		212 50	»	212 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	93 •/•	»	93 4/8	»	93 3/8	»	93 3/8	»	13 3/8	»	94 1/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858		»		»		»		»		»		»
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	82	»	82	»	82 50	»	83	»	84	»	84 50	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	51 50	»	64	»	52 50	»	58 50	»	54 50	»		»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859		»		»		»		»		»		»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	82 •/•	»	82 1/2	»
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859		»		»		»	30 •/•	»	39 •/•	»		»
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859		»		»		»		»		»		»
Dº Dº 1856, jouissance janvier 1859		»		»		»		»	41 •/•	»	41 •/•	»
Dº intérieure, jouissance janvier 1859		»		»	38 3/4	»		»	39 •/•	»		»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859		»		»	102 50	»	102 50	»		»		»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

Le Gérant, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 984 — 18e ANNÉE — N° 29 — SAMEDI 16 JUILLET 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

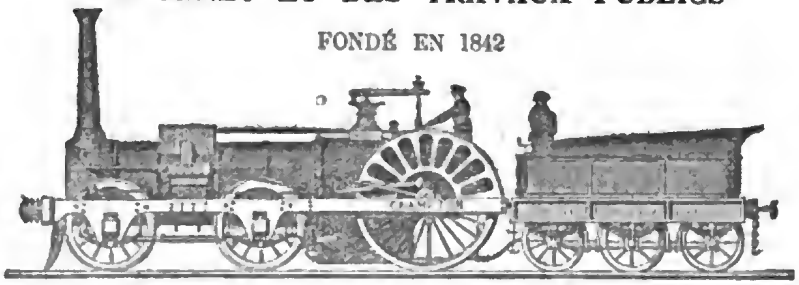
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 649. — Revenus indirects, 650. — Chemins de fer européens, 651. — Chemins de fer Romains, 651. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 651. — Chronique des chemins de fer, 651. — Situation de la Banque de France et de ses succursales, 652. — Banque d'Angleterre, 652. — Avis aux actionnaires, 652. — Jurisprudence, 653. — Bulletin des recettes de la semaine, 653. — Société de Crédit mobilier espagnol. Rapport, 654. — Forges, 656. — Chemins de fer du Midi. Tableau, 657. — — Chemins de fer des Ardennes. Tableau, 658. — Recettes des chemins de fer, 659, 660. — Annonces, 660, 661. — Chronique de la Bourse, 662. — Tableau des valeurs industrielles, 663. — Bourse, 664.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les espérances qu'avait fait concevoir l'armistice ont été d'un seul coup réalisées par la signature de la paix entre l'Empereur Napoléon et l'empereur François-Joseph.

Ce dénoûment heureux, mais qu'on n'osait pas attendre à si bref délai, a été accueilli avec une joie générale. L'Empereur, victorieux, s'est arrêté lorsque la guerre menaçait de prendre des proportions formidables qui n'auraient plus été en rapport avec l'intérêt que la France avait dans la question italienne.

La nouvelle de l'armistice avait porté la rente de 64 à 68 fr.; sur l'annonce de la paix, la rente s'est élevée d'abord à 70 fr. ; mais elle ne s'est pas maintenue à ce prix, et elle est redescendue à 68 fr. 25 c.

Une hausse semblable a dû consoler les coulissiers de leur suppression, car certainement, dans la proportion qu'avaient atteinte les affaires de la coulisse, les pertes auraient été incalculables. La coulisse croyait à la guerre générale, et dans cette prévision, elle était fortement à la baisse. Si l'on considère que les affaires se faisaient à la coulisse par 150,000 et 300,000 fr. de rentes pour compte de gens d'un crédit médiocre, il est difficile de prévoir le chiffre auquel les pertes se seraient élevées, mais on peut affirmer qu'elles auraient été énormes ; et l'on ne peut douter que, par suite de la responsabilité qui leur incombait, un grand nombre de coulissiers n'eussent été ruinés.

Sous ce rapport, il est certain que la suppression de la coulisse a produit un heureux effet, puisqu'en moralisant les affaires, on a évité au marché une épreuve qui l'aurait certainement compromis.

Le courant des affaires s'est naturellement déplacé; il était naguère à la coulisse, il se porte maintenant au parquet. Le marché officiel de la rente s'est ainsi considérablement élargi, sans atteindre cependant l'étendue de l'ancien marché de la coulisse. Cela se conçoit : d'abord les affaires faites par l'intermédiaire des agents de change ont un caractère plus sérieux ; ensuite les frais de négociation sont plus élevés ; enfin les petites primes donnaient à la spéculation toutes sortes de facilités et faisaient naître une multitude d'affaires qui ne se reproduisent plus. Mais évidemment un règlement administratif viendra bientôt modifier l'état des choses et contribuer à élargir le marché des fonds publics. Nous espérons aussi qu'on supprimera le droit d'entrée qui éloigne de la Bourse la classe riche ; nous avons trop souvent exposé les conséquences de ce droit, telles qu'elles apparaissent à nos yeux, pour y revenir encore ; qu'il nous suffise de présenter ici une considération particulière qui n'est pas indigne d'attention.

La construction et l'entretien des bourses de commerce sont des charges commerciales auxquelles les patentables satisfont de leurs deniers, et l'on ne peut raisonnablement pas considérer comme un impôt ordinaire l'obligation de payer pour entrer à la Bourse. Tout au moins pour que ce droit eût le caractère d'un impôt, la logique voudrait qu'il fût appliqué également aux bourses de province, et l'on jugerait alors, par l'expression du sentiment public, si ce droit d'entrée est conforme à la nature des choses.

Mais c'est surtout dans l'intérêt général que nous le condamnons ; car il restreint le marché des fonds publics et empêche le développement du crédit de l'Etat.

Croit-on que le 3 0/0 serait monté à 87 fr. en 1852 s'il y eût eu un droit d'entrée? évidemment non. Et si la rente, après avoir fait 70 fr. sous l'influence de la paix, vient de rétrograder vers 68 fr., c'est uniquement parce que, grâce au droit d'entrée, les affaires en rentes sont limitées entre un nombre déterminé de spéculateurs, et que le public véritable, en un mot, le public riche manque à la rente.

Ah ! quelle différence avec les années précédentes ! Qu'on se reporte de 1852 à 1856, et que l'on compare ce qu'était le marché libre avec ce qu'il est devenu !

Avant le droit d'entrée les cours étaient le reflet fidèle de l'opinion, du sentiment public ; actuellement, les cours sont le reflet de petites et mesquines passions ; la grande voix du public ne domine pas comme elle dominait avant que le droit d'entrée ne fût venu frapper le marché des fonds publics d'un droit qui est bien plutôt une pénalité qu'un impôt.

Voici les résultats principaux du bilan de la Banque de France : l'encaisse a diminué de 11 millions; le portefeuille de 3 millions, les avances sur rente d'un million, les avances

Digitized by Google

sur actions et obligations de 5 millions; la circulation des billets a augmenté de 65 millions; ce qui s'explique par la diminution des comptes courants des particuliers, qui sont descendus de 338 millions à 283, c'est-à-dire de 55 millions, et du compte courant du Trésor, qui s'est affaibli de 28 millions.

La diminution des comptes courants particuliers indique que l'argent commence à rentrer dans les valeurs.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 14 Janvier 1859.	526	461	56	103	45	755	71	214
Au 10 Février.....	524	484	40	111	45	725	65	264
Au 10 Mars	557	447	39	115	45	706	89	257
Au 14 Avril.....	544	445	40	126	45	737	76	238
Au 12 Mai.....	518	514	44	145	70	736	95	300
Au 9 Juin.....	571	535	44	153	70	669	204	338
Au 14 Juillet....	**560**	**539**	**43**	**150**	**65**	**734**	**176**	**283**
Augmentation...	»	»	»	»	»	65	»	»
Diminution.....	14	3	1	3	5	»	28	55

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68, ferme à 68 60.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50, ferme à 95 35.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 69 50, et les coupures non escomptables 69 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel.....	97.»» 0/0
Lyon-Genève.....	45.64 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.....	45.58 0/0
Dauphiné.....	42.»» 0/0
Autrichiens.....	37.»» 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	27.65 0/0
Ouest suisse.....	21.»» 0/0
Bessèges à Alais.....	20.32 0/0
Midi.....	17.07 0/0
Ardennes.....	15.98 0/0
Saragosse.....	0.68 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est.....	2.49 0/0
Orléans.....	4.34 0/0
Ouest.....	4.75 0/0
Nord.....	8.77 0/0

J.-G. Bordot.

AARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	8 juillet	15 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	66 60	68 60	2 »»	»» »»
Banque de France	2750 »»	2850 »	100 »»	»» »»
Consolidés	94 4/8	95 5/8	1 1/8	»» »»
Crédit foncier...	630 »»	660 »»	30 »»	»» »»
Crédit mobilier..	765 »»	825 »»	60 »»	»» »»
Comptoir d'Esc[te]	620 »»	700 »»	80 »»	»» »»
Orléans.....	1335 »»	1350 »»	15 »»	»» »»
Nord	942 50	935 »»	» »»	7 50
Nord nouveau...	825 »»	820 »»	» »»	5 »»
Est.....	635 »»	650 »»	15 »»	»» »»
Paris-Méditerran[e]	862 50	867 50	5 »»	»» »»
Midi	510 »»	525 »»	15 »	»» »»
Ouest.....	535 »»	550 »»	15 »»	»» »»
Genève.....	525 »»	535 »»	10 »»	»» »»
Dauphiné.....	495 »»	510 »»	15 »»	»» »»
Graissessac-Béziers	156 »»	107 50	12 50	»» »»
Ardennes ancien.	435 »»	440 »»	15 et	»» »»
Ardennes nouveau	450 »»	480 »»	35 et	»» »»
Ch. Autrichiens..	547 50	571 25	23 75	»» »»
Victor-Emmanuel	430 »»	427 50	»» »»	2 50
Russes.....	505 »»	506 25	5 et	»» »»
Romains.....	325 »»	400 »»	75 »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	530 »»	560 »»	30 »	»» »»
Saragosse.....	440 »»	450 »»	10 »	» »»

REVENUS INDIRECTS.

Le *Moniteur* vient de publier les états comparatifs des recettes des impôts et revenus indirects de l'année 1859 avec celles des années 1857 et 1858.

La recette totale du 1[er] janvier au 30 juin 1859 s'est élevée à la somme de 533,473,000 francs.

C'est une augmentation de 7,456,000 fr. sur les recettes des six premiers mois de 1857, qui ne s'élevaient qu'à 526,017,000 fr.

Sur 1858, c'est une diminution de 6,454,000 francs, différence entre 533,473,000 fr., produit des recettes de 1859, et 539,927,000 fr., produit des recettes de 1858.

Les principales augmentations, par comparaison avec l'année précédente, ont porté sur les droits de douanes, céréales et marchandises diverses s'élevant ensemble à plus de 2 millions; sur l'importation des sucres étrangers, 3,855,000 fr.; sur les droits de douane à l'exportation, plus de 1 million, sur les droits de navigation, 196,000 fr.; sur les droits des boissons, 6,271,000 fr.; des sels, 396,000 fr.; divers, 1,270,000 fr.; des tabacs, 2,253,000 fr.; taxe des lettres, 1,352,000 fr.; droit de 2 0/0 sur les envois d'argent, 81,000 fr.

Le droit sur les boissons, qui était en 1857 de 73,288,000 fr., en 1858 de 79,293,000 fr., s'est élevé en 1859 à 85,564,000 fr., en suivant toujours sa progression ascendante.

La diminution a porté principalement sur les droits d'enregistrement, de greffe, d'hypothèque, etc., ensemble 12,213,000 f.; droit de timbre, sucres des colonies françaises, plus de 2 millions, droits et produits divers, 1,487,000 fr., droit de fabrication sur les sucres indigènes, 8,452,000 fr., produit de la vente des poudres, 490,000 fr.

Cette diminution se divise ainsi :

Premier trimestre de 1859. .	1,502,000
Deuxième trimestre.	4,952,000
Ensemble . . .	6,454,000

En examinant mois par mois la marche des recettes, on constate que les produits de 1859, par comparaison avec les mois d'avril, mai et juin de 1857, présentent une augmentation de 4,245,000 fr., mais que les mêmes mois présentent une diminution à peu près égale, 4,925,000 fr. par comparaison avec les mêmes mois de 1858.

On peut considérer la diminution qui s'est produite sur les premiers mois de 1859 par comparaison avec l'année précédente comme une conséquence tout à fait accidentelle de l'état de guerre, et on a lieu d'espérer que les recettes des derniers mois assureront la progression constante des revenus indirects. Il est présumable que l'arrêt momentané de cette progression aura pour conséquence un redoublement d'activité dans le deuxième semestre.

La situation des recouvrements de l'impôt direct, effectués pendant les six premiers mois de 1859, est très-satisfaisante.

Digitized by Google

Le total général des recettes, au 30 juin, est de 236,526,000 fr. qui représentent 6 douzièmes et deux centièmes de douzième du montant des rôles s'élevant au total à 463,532,000 fr., et dépasse de 40,268,000 fr. les 5 douzièmes exigibles. A la même époque de 1858, les recouvrements ne s'élevaient qu'à 5 douzièmes 91 centièmes du montant total des rôles, et l'avance sur les termes échus n'était que de 35,378,000 fr.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER EUROPÉENS.

Comparaison de leur développement par rapport au chiffre de la population.

L'analyse rapide que nous avons publiée, dans notre dernier numéro, d'un travail de statistique publié par M. Dumas, de l'Académie des sciences, sur la situation des voies ferrées européennes par comparaison avec la population et la superficie territoriale, nous a valu une réclamation légitime faite au nom de la Suisse, par le Comité de direction de la Compagnie du chemin de fer central suisse.

Nous nous empressons de la publier.

Monsieur le directeur,

Nous lisons dans le n° 28 de votre estimable journal un compte rendu d'un travail statistique sur les chemins de fer de M. Dumas, de l'Académie des sciences, et nous avons remarqué que la Suisse ne figure pas dans les relevés comparatifs des différents pays, et cependant elle est loin d'occuper l'une des dernières places sous tous les rapports.

Ainsi, pour suivre l'ordre de votre compte rendu, sur 2 1/2 millions d'habitants, la Suisse possède aujourd'hui 815 kilomètres de chemins de fer en exploitation, ce qui donne 326 kilomètres pour un million d'habitants. A la fin de cette année, il y aura 130 kilomètres de plus en exploitation, soit en total 945 kilomètres, ou 378 pour un million d'habitants.

Vous remarquerez donc qu'à la fin de cette année, la Suisse trouvera sa place entre l'Angleterre et la Belgique, et qu'aujourd'hui elle se place déjà entre la Belgique et la Prusse.

Quant à la comparaison faite au point de vue de la superficie territoriale, nous trouvons pour la Suisse une superficie de 399 myriamètres carrés, soit 3,990,000 hectares, et vous n'ignorez pas que dans ce chiffre se trouvent les montagnes ou les glaciers, qui sont peu ou pas habités.

Sur ce chiffre, 215 myriamètres carrés appartiennent aux cantons parcourus par les chemins de fer. Nous trouvons alors qu'il revient :

	Pour 399 myriam. carrés.	Pour 215 myriam. carrés.
Sur 10 myr. aux lignes exploitées *aujourd'hui*...	20.4 kil.	37.9 kil.
Sur 10 myr. aux lignes exploitées *à la fin de cette année*.....	24.6 kil.	43.9 kil.

Vous voyez par là encore, Monsieur, que, comme ci-dessus, la Suisse maintient encore ici son 4e et son 3e rang.

Nous avons cru devoir relever cette omission qui paraît se trouver dans la publication que vous citez, vous laissant parfaitement libre, Monsieur, de faire des renseignements que nous vous donnons l'usage qui vous semblera le plus convenable.

Veuillez, etc.

Pour extrait :
F. Grimaud.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

On lit dans le *Journal officiel de Rome*, du 9 juillet :

« Mardi, le souverain pontife est allé visiter à la gare provisoire du chemin de Civita-Vecchia, en dehors de la porte Portese, le wagon spécial destiné à ses voyages et à ses excursions. Le Saint-Père a été reçu à l'entrée de la gare par M. le duc de Rianzarès, président du conseil d'administration ; M. le comte Philippe Antonelli, vice président ; M. le baron de Pontalba et M. Solar, délégués, et M. le prince del Drago.

» Sa Sainteté a examiné le wagon pontifical dans les plus grands détails. Ce wagon, exécuté à Paris, est une œuvre d'une rare élégance et d'un goût exquis. Il se compose d'un salon, d'un oratoire, d'un cabinet de toilette et d'un salon terrasse. Le tout arrangé avec la splendeur digne du prince à qui il est destiné.

» L'un des membres du Conseil d'administration, M. Solar, a adressé au Saint-Père le discours suivant :

» Très-Saint-Père,

» Nous remercions Votre Sainteté de l'intérêt qu'elle veut bien porter à cette entreprise, et dont sa présence ici est un précieux témoignage.

» Ce sera une des gloires du pontificat de Votre Sainteté que d'avoir introduit dans les Etats de l'Eglise les chemins de fer, ces merveilleux instruments de progrès et de civilisation.

» Le christianisme, qui a donné le salut aux âmes, ne peut qu'encourager l'industrie, qui donne le bien être aux corps, en les affranchissant des liens de la misère.

» Le Saint-Père, souverain spirituel et temporel, aura eu cette double gloire de dispenser à la fois aux hommes les deux bien-être, celui de l'âme et celui du corps, et l'Eglise, dont la mission est de conduire les peuples au véritable progrès, c'est-à-dire à Dieu, aura prouvé une fois de plus qu'elle ne peut et ne veut rester ici bas étrangère à aucun sage progrès.

» Le Saint-Père a daigné répondre dans les termes les plus bienveillants au discours de M. Solar, et a témoigné sa satisfaction de voir enfin achevée cette voie ferrée par les soins de tous ceux qui ont pris part à cette œuvre ; Sa Sainteté a ajouté qu'elle espérait des temps meilleurs qui lui permettraient de s'occuper non-seulement des améliorations morales, mais encore du développement des avantages matériels de ses sujets, avec la tranquillité nécessaire pour qu'ils puissent en jouir paisiblement.

» Sa Sainteté s'est ensuite rendue dans la salle d'attente, où elle a admis au baisement MM. les membres du Conseil d'administration.

» Pendant près d'une demi-heure, le Saint-Père a daigné faire la conversation, tant en italien qu'en français, avec la plus grande bienveillance et avec une remarquable élévation de pensées ; tous les assistants en ont éprouvé la plus vive émotion.

» Après la bénédiction apostolique, Sa Sainteté est partie de la station avec sa suite. »

Pour extrait :
F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 8 JUILLET 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 8 JUILLET
Paris-Méditerranée.....	37.186 60	862 50
Nord.....	29.818 »	942 50
Orléans.....	21.813 22	1335 »
Ouest.....	19.966 83	535 »
Bességes.....	19.449 15	460 »
Est.....	17.957 54	635 »
Genève.....	13.413 19	525 »
Midi.....	12.302 33	510 »
Ardennes.....	10.081 64	435 »
Dauphiné.....	9.600 08	515 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	25.553 22	530 »
Autrichiens.....	11.252 »	547 50
	Au 1er juillet.	
Saragosse.....	11.186 36	480 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les Compagnies des chemins de fer réunies des Ardennes, du Dauphiné, de l'Est, de Genève, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, du Nord, d'Orléans et de l'Ouest ont voté une somme de 100,000 fr. en faveur des blessés de l'armée d'Italie.

— Samedi, 9, on a descendu au fond du Rhin les caissons devant servir à la fondation de la seconde pile du pont fixe, sur la rive badoise.

Digitized by Google

—Un arrêté de M. le préfet du Doubs porte que M. l'ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon est autorisé à faire entreprendre, dans l'étendue du département, l'étude d'une ligne de raccordement, entre Dôle et Besançon, de la voie de fer de Bourg avec celle de Dijon à Belfort.

— On lit dans le *Journal de l'Aisne* :

« Voici un fait qui prouverait, s'il est exact, et il nous est donné par une personne en laquelle nous pouvons avoir foi, que le projet de pousser le chemin de fer de Soissons à Laon et à la frontière belge n'est point abandonné. On sait que la Société des glaces de Saint-Gobain a fait à la Compagnie du Nord remise de son chemin de Saint-Gobain à Chauny. Il paraît qu'en ce moment même la Compagnie du Nord fait étudier un projet de raccord entre le chemin de Saint-Gobain qui va être bientôt terminé et le futur chemin de Paris à la frontière belge par Soissons et Laon. Le chemin de Saint-Gobain traverse la forêt basse de Coucy aux environs de Barizis avant d'arriver sur le territoire de Sinceny. C'est au rond-point d'Orléans et à la rencontre des routes de Servais, Rouy, Sinceny, Pierremande, Champs et Folembray que la voie qu'on étudie en ce moment se ressoudrait au chemin de fer de Saint-Gobain à Chauny. La voie laisserait Folembray à gauche, Champs à droite, se tiendrait constamment sur la rive droite de l'Allette, tournerait autour de la montagne de Coucy laissée à gauche, traverserait la route de Soissons à Valseren, sur le territoire d'Auffrique-et-Nogent, et, suivant toujours la rivière, viendrait toucher, à Vauxaillon (canton d'Anizy), la future route de Soissons à Laon dont le tracé paraîtrait donc préférer la vallée de l'Allette à la direction par Vailly. »

— Les travaux de la voie qui doit relier Saint-Lô à la ligne principale de Paris à Cherbourg sont à peu près terminés entre la soudure de l'embranchement et l'usine des fours à chaux de M. Mosselman, à la Roque-Genest. Le pont que la Compagnie doit construire sur le canal qui sert à l'exploitation de ces fours à chaux est aujourd'hui l'objet d'une grande activité, et la nature du terrain sur lequel il doit être fondé lui donne une importance assez grande sous le rapport de la main-d'œuvre. On bat les nombreux pieux sur lesquels il doit être assis, et ce travail terminé, il ne restera plus qu'à relier quelques-unes des tranchées qui se trouvent comprises entre ce point et le pont de la Vire, au hameau de la Buissonnière. Ce pont est arrivé à la naissance des voûtes ; il reste encore beaucoup à y faire, mais c'est un travail qui marchera rapidement. Il reste bien encore des talus à régler ; au reste, cet accessoire n'est que secondaire, et la circulation de la voie n'a pas besoin d'attendre son exécution.

Tous les autres travaux d'art, tels que ponts par-dessus, ponts par-dessous, ponceaux et aqueducs, sont terminés.

Le demi-ballast, ainsi que la voie définitive, sont posés sur différents points dans des longueurs importantes, et si nous sommes bien informés, on doit prochainement approvisionner les boiseries confectionnées qui doivent servir à la construction des gares. Enfin, il serait question de livrer l'embranchement à la circulation dans le courant du mois d'octobre prochain.

F. Grimaud

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 14 juillet 1859

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	210,066,155	96
Numéraire dans les succursales	350,143,278	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	492,465	61
Portefeuille de Paris, dont 108,852,814 fr. 21 c. provenant des succursales	245,265,860	61
Portefeuille des succursales, effets sur place	287,043,451	»
Avances sur lingots et monnaies	52,600	»
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	578,700	»
Avances sur effets publics français	28,123,200	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,539,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	120,196,859	80
Avances sur actions et obligations dans les succursales	30,204,050	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	700,600	»
Avances sur obligations dans les succursales	427,400	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	65,000,000	»
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	52,198,338	18
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	6,731,822	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	190,042	10
Divers	7,832,009	43
	1,436,773,982	89

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527	65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	733,983,675	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,592,197	99
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	11,295,263	»
Compte courant du Trésor, créditeur	176,277,857	56
Comptes courants de Paris	255,635,690	92
Comptes courants dans les succursales	27,381,955	»
Dividendes à payer	4,153,413	25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	4,347,544	58
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	1,664,576	10
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,751,105	05
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	»	»
Divers	3,374,420	59
	1,436,773,982	89

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 6 JUILLET 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises	31,947,870	798,696,750
Actif.		
Avances à l'Etat	11,015,100	275,377,500
Autres créances	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots	17,472,870	436,821,750
Balance	31,947,870	798,696,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,226,508	80,662,700
Compte courant de l'Etat créditeur	9,436,986	235,924,650
Comptes particuliers	13,581,531	339,538,275
Billets à sept jours et autres	753,230	18,830,750
	41,551,255	1,038,781,375
Actif.		
Créances sur l'Etat	11,780,035	294,500,875
Créances particulières	18,682,565	467,064,125
Bank-notes (portefeuille)	10,472,660	261,816,500
Numéraire	615,995	15,399,875
Balance	41,551,255	1,038,781,375
Augmentation :		
Circulation des billets	235,072	5,891,800
Compte courant des particuliers	502,191	12,554,775
Portefeuille du Trésor	498,659	12,466,475
Id. des particuliers	223,668	5,591,700
Reste	47,967	1,199,175
Diminution :		
Compte courant du Trésor	395,971	9,899,275
Espèces et lingots	232,468	5,811,700
Réserve	439,238	10,980,950

AVIS AUX ACTIONNAIRES[1]

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire. (Voir aux annonces.)

30 juillet. — **Société privilégiée Pio latina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions douze jours avant la réunion, à Paris, à l'agence administrative, rue Taitbout, 57.

30 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19. Dépôt des titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours avant la réunion.

30 juillet. — **Compagnie des hauts-fourneaux, fonderies et forges de la Franche-Comté.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, au siége social, rue de la Préfecture, à Besançon.

4 août. — **Chemin de fer de la ligne**

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 9 juillet.

Digitized by Google

d'Italie. — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire à Genève.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er juillet. — **Société des hauts-fourneaux, mines et charbonnages de Sclessin.** — Paiement de 16 fr. 25 c. par action sur l'exercice 1858-59, à titre de premier dividende : à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Depuis le 13 juillet. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Intérêts de 3 fr. 75 c. pour les actions non libérées, et de 12 fr. 50 c. pour les actions entièrement libérées; à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

15 juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

1er au 10 août. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Paiement de 150 fr. restant dus pour la libération intégrale des actions. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 31 juillet. — **Chemin de fer I. R. P. impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour le versement de 15 0/0 par action appelé par avis du 28 mars 1859 et publié dans notre numéro du 9 avril, page 324. (Voir aux annonces de ce jour l'avis de rappel.)

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

F. G.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re Ch.)

Présidence de M. Devienne, premier président.

Audiences des 21 et 28 mars.

SOCIÉTÉS EN COMMANDITE. — CONSEIL DE SURVEILLANCE. — LOI DU 17 JUILLET 1856. — COMPAGNIE DES GLACES DE MONTLUÇON.

L'art. 15 de la loi du 17 juillet 1856 a formellement maintenu les Conseils de surveillance existants dans les Sociétés en commandite par actions alors établies.

En conséquence, est non recevable la demande intentée par les actionnaires à fin de nomination d'un nouveau Conseil dans les conditions exigées par la loi pour les Sociétés futures.

La loi du 17 juillet 1856 sur les Sociétés en commandite a déjà donné lieu à des difficultés dont la plupart ont été soumises aux tribunaux, mais aucune d'elles n'a présenté un intérêt aussi grand que celle dont la Cour se trouvait saisie dans les circonstances suivantes :

La Société des glaces et verreries de Montluçon, dont le siége est à Paris, a été constituée au capital de 12 millions, le 30 décembre 1845.

Elle fonctionne au moyen : 1° d'un directeur-gérant spécial chargé de la fabrication des produits, et résidant à Montluçon ; 2° d'un Conseil supérieur de surveillance composé de trois ou cinq membres chargés de diriger toutes les opérations de l'administration centrale de Paris, avec appointements fixes, et 3° d'un secrétaire général tenu de résider au siége de la Société, muni des pouvoirs du directeur-gérant, préposé à la direction de l'administration centrale, sous les ordres et la surveillance du Conseil supérieur ou de celui de ses membres délégué à cet effet.

La loi du 17 juillet 1856 a imposé, par l'art. 5, à chaque Société en commandite par actions un Conseil de surveillance composé de cinq actionnaires au moins, et les art. 8, 9 et 10 énumèrent les droits et les devoirs de ce Conseil, ainsi que les cas de responsabilité.

L'art. 15 du projet de loi présenté au Corps législatif le 28 mai 1856 portait que toutes les Sociétés en commandite alors existantes seraient tenues, dans le délai de six mois à partir de la promulgation de la loi, de constituer un Conseil de surveillance, conformément aux dispositions de l'art. 5, exerçant les droits, soumis aux obligations et à la responsabilité déterminées par les art. 8, 9 et 10, et les orateurs du gouvernement, dans l'exposé des motifs, s'exprimaient ainsi :

« Il serait désirable que toutes les prescriptions du projet pussent régir les Sociétés actuellement existantes. Le principe de la non-rétroactivité des lois ne le permet pas. Mais il n'est point un obstacle à l'application immédiate des dispositions qui se bornent à établir des règles d'administration, à organiser des moyens de surveillance qui ne modifient point les rapports des associés entre eux et qui, par conséquent, ne touchent point aux droits acquis. »

Mais la commission du Corps législatif re-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 2 au 8 juillet	1618	1,014,557 55	627 03	1566	1,007,063 37	643 68	» »	2 49
ORLÉANS (1)	2 — 8 —	1475	1,163,393 25	788 74	1372	1,131,311 14	824 57	»	4.34
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	2 — 8 —	1406	1,901,630 70	1,352 51	1346	1 436,100 11	1,050 51	27 65	»
OUEST (1)	2 — 8 —	1188	952,094 13	801 42	1013	852,323 02	841 40	»	4.75
NORD (1)	2 — 8 —	964	1,002,333 15	1,040 » »	862	983,015 91	1,140 » »	»	8.77
MIDI (1)	2 — 8 —	793	351,054 72	443 82	789	299,111 57	379 10	17.07	»
LYON A GENÈVE	2 — 8 —	231	152,635 30	660 86	227	103,006 08	453 77	45.64	»
ARDENNES (1)	2 — 8 —	157	60,145 27	383 09	92	30,387 99	330 30	15.98	»
DAUPHINÉ	2 — 8 —	134	55,284 67	405 10	134	38,412 07	286 65	42.» »	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	2 — 8 —	33	21,696 60	657 47	33	18,031 30	546 40	20.32	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	2 — 8 —	1323	419,457 » »	317 » »	1161	265,101 » »	230 » »	37.» »	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	2 — 8 —	1185	1,236,003 65	1,043 04	1070	766,009 30	716 45	45.56	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	2 — 8 —	1185	1,236,003 65	1,043 04	1070	766,009 30	716 45	45.56	»
SARAGOSSE	25 juin 1er —	482	213,691 63	443 36	455	169,077 33	415 55	6.68	»
VICTOR-EMMANUEL	11 — 17 juin	214	185,731 25	867 90	194	85,458 12	440 50	97.» »	» »
OUEST SUISSE	1er juillet 7 juillet	80	33,723 » »	421 » »	80	27,901 » »	348 » »	21.» »	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

Digitized by Google

poussa l'art. 15 du projet *comme entaché de rétroactivité.*

» Cette disposition, disait M. Langlais à la séance du 23 juin 1856, a paru en général entachée d'un vice de rétroactivité, et on s'est inquiété du trouble qu'elle allait amener dans les Sociétés existantes. C'est à une réorganisation de tous les Conseils de surveillance, souvent à une révision des statuts sociaux, qu'il s'agissait de procéder, et cela dans un court délai. Les inconvénients de cette mesure ont frappé beaucoup d'esprits, et l'honorable M. Lecomte (Côtes-du-Nord) a proposé de la restreindre aux Sociétés en commandite qui n'ont pas actuellement de Conseil de surveillance. La majorité de votre commission avait cru devoir proposer au conseil d'Etat la suppression pure et simple de l'article tout entier. Il lui paraissait que les Conseils de surveillance actuels tombaient de plein droit sous l'empire de la loi nouvelle, en ce qui concerne et leurs attributions et leur responsabilité ; restait la réorganisation matérielle des Conseils, et elle y voyait beaucoup d'inconvénients et peu d'utilité.

» Le tribunal, sur la non-recevabilité opposée ;

» Attendu que les demandeurs justifient de leur condition d'actionnaires ; qu'ils introduisent régulièrement leur action, aux termes de l'art. 14 de la loi de juillet 1856, par l'intermédiaire des commissaires ; qu'il y a donc lieu de rejeter l'exception ;

» Rejette l'exception opposée ;

» Au fond : attendu que la loi du 17 juillet 1856 prescrit, art. 15, pour les Sociétés en commandite existant lors de sa promulgation, la nomination du Conseil de surveillance ;

» Attendu que les art. 5 et 8 de la même loi déterminent la constitution et les attributions du Conseil exclusivement chargé du contrôle des opérations de la Société ;

» Attendu que c'est en vain que les défendeurs prétendent que le Conseil supérieur de surveillance de la Compagnie de Montluçon, fonctionnant aux termes des statuts, donne satisfaction aux prescriptions de la loi ; qu'en effet, ce Conseil supérieur participe à la gestion de la Société, s'immisce dans les opérations avec faculté de prohiber les actes du gérant, perçoit un traitement pour prix de son agissement ; que cette conduite des affaires sociales est contraire à l'exercice du contrôle dont le législateur de 1856 a voulu investir les Conseils de surveillance qu'il créait ;

» Attendu que les défendeurs ne peuvent invoquer à bon droit le compromis passé, le 20 avril 1858, entre le Conseil de surveillance et la majorité des actionnaires ; que la nomination des Conseils de surveillance est une disposition d'ordre public à laquelle il ne saurait être valablement dérogé ; qu'il y a lieu, conséquemment, de faire droit à la demande ;

» Le Conseil d'Etat n'ayant pas adopté cet amendement, votre commission en a présenté un second, et proposé que l'obligation de constituer les nouveaux conseils de surveillance ne fût imposée qu'aux sociétés non pourvues de conseils, et que le Tribunal pût accorder un délai suivant les circonstances. »

Ce nouvel amendement fut adopté par le conseil d'Etat, et l'art. 15 passa dans la loi avec la modification suivante :

« Les sociétés en commandite par actions, actuellement existantes, et qui n'ont pas de conseil de surveillance, sont tenues, dans le délai de six mois, de constituer un conseil de surveillance. »

Aux assemblées générales des actionnaires de la société des glaces de Montluçon, en date des 15 mai 1857 et 20 avril 1858, une minorité prétendit que le conseil supérieur de surveillance, créé par les statuts, n'était autre qu'un conseil de gérance ou de direction, et qu'il y avait lieu, dès lors, de nommer un conseil de surveillance, tel que l'entendait et l'exigeait la loi nouvelle.

Cette prétention fut repoussée par le conseil supérieur, qui soutint que la loi nouvelle ne pouvait s'appliquer à la Compagnie de Montluçon, qui était pourvue du conseil régulier de surveillance, mais déclara spontanément accepter, à titre de transaction, la nomination d'une commission de comptabilité composée de cinq membres, qui, bien que sans responsabilité, aurait le droit de vérifier les livres, la caisse, le portefeuille et les valeurs de la Société, et ferait chaque année un rapport à l'assemblée générale sur les inventaires et les propositions de dividende faites par le gérant.

L'assemblée générale, à la presque unanimité, adopta cette proposition, et la commission de comptabilité, qui fonctionnait depuis 1850, mais à titre précaire, devint définitive, et la délibération de l'assemblée générale fut publiée, conformément à la loi.

La minorité (3,000 actions environ sur plus de 46,000), persistant dans sa prétention de faire nommer un nouveau conseil de surveillance, s'est réunie, a nommé pour commissaires MM. Heurtey, André et Odier, et a porté sa demande devant le tribunal de commerce de la Seine, qui a rendu le jugement suivant, à la date du 18 octobre 1858 :

» Ordonne que, dans le mois de la signification du présent jugement, le gérant de la Société des glaces et verreries de Montluçon sera tenu de convoquer l'assemblée générale des actionnaires de ladite société, à l'effet de procéder à la nomination d'un conseil de surveillance dans les termes de la loi du 17 juillet 1856 ; sinon et faute de ce faire dans ledit délai et icelui passé, dès à présent comme pour lors par la présent jugement et sans qu'il en soit besoin d'autre, autorise les demandeurs à faire directement la convocation desdits actionnaires ;

» Et condamne les défendeurs aux dépens. »

Appel a été interjeté de cette décision.

La Cour, après avoir entendu Me Beaupré, avocat des membres du conseil de surveillance ; Me Allou, avocat du gérant, et Me Payen, avocat des intimés, en, conformément aux conclusions de M. l'avocat général Barbier, rendu l'arrêt suivant :

« La Cour,

» Considérant que l'article 15 de la loi du 17 juillet 1856 a formellement maintenu les conseils de surveillance existants dans les sociétés en commandite par actions alors établies ;

» Considérant qu'on voit par la discussion qui a précédé le vote de cette loi, et notamment la rédaction définitive de l'article 15, que d'abord il avait été proposé de soumettre toutes les anciennes sociétés aux dispositions générales relatives aux conseils de surveillance ; que cette proposition avait été repoussée comme entachée de rétroactivité et comme venant jeter le trouble et des nécessités de réorganisation dans des industries établies et constituées ; qu'enfin, et par transaction, il a été admis que l'obligation générale imposée par l'article 15 primitif était restreinte aux sociétés qui n'avaient pas de conseils de surveillance ; que, seulement, ces anciens conseils auraient, comme les nouveaux, les attributions essentielles déterminées par les articles 8 et 9 de la loi et la responsabilité résultant de l'article 10 ;

» Considérant qu'en présence d'une telle marche de la discussion, il est impossible de méconnaître que la volonté du législateur a été de respecter l'organisation des sociétés qui avaient un conseil de surveillance : qu'il a voulu seulement, par des dispositions du troisième paragraphe de l'article 15, suppléer à ce que l'autorité de ces conseils ou leur responsabilité auraient d'incomplet ;

» Qu'en effet, le but de la loi eût été manqué si, par les stipulations des statuts sociaux, les membres du conseil de surveillance eussent été affranchis de toute responsabilité, ou dépourvus des pouvoirs nécessaires à un contrôle efficace ;

» Considérant que, loin de là, le conseil de surveillance établi dans la Société dont il s'agit dans la cause avait reçu des pouvoirs et accepté des responsabilités plus étendues que celles imposées par la loi de 1856 ; que sa suppression et son remplacement par un conseil dont les attributions seraient réduites à celles qui sont déterminées par ladite loi, obligeraient à refondre les statuts de la Société, à changer complétement les bases de l'association telle qu'elle a été convenue avec les intéressés ; que c'est précisément un semblable résultat que les modifications introduites dans l'article 15 de la loi de 1856 ont eu pour but d'éviter ;

» Considérant que la loi de 1856 est chaque jour invoquée devant la justice par des minorités d'actionnaires qui cherchent dans les dispositions de cette loi des moyens d'échapper à leurs obligations ou d'amener, dans un intérêt peu avouable, la dissolution des sociétés à la formation desquelles ils ont volontairement pris part ; qu'il est indispensable d'accueillir avec circonspection ces demandes, qui, au nom de l'ordre public, jettent dans l'industrie un nouvel élément de trouble à l'aide de la loi même qui a voulu en accroître la sécurité ; que, dans la cause, la presque unanimité des actionnaires demande le maintien du pacte social, et qu'il y a lieu de penser qu'ils comprennent bien à la fois leurs légitimes intérêts et la convention qu'ils ont acceptée ;

» Infirme ; déboute les intimés de leurs demandes et les condamne aux dépens. »

SOCIÉTÉ DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL

Assemblée du 30 mai 1859.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Dans notre dernière assemblée générale, nous vous avons dit les motifs de prudence qui nous avaient empêchés d'engager l'institution de crédit que nous dirigeons dans des entreprises nouvelles. Nous exprimions en même temps l'espoir qui semblait alors bien fondé, que l'exercice de 1858 verrait les affaires prendre une activité nouvelle, et notre part dans ce mouvement prochain semblait assurée.

Pendant quelque temps, en effet, la confiance a semblé renaître, la hausse des fonds publics et de toutes les valeurs de crédit a rendu aux transactions le mouvement et la vie. On pouvait croire la crise terminée, mais nous avons cru prudent de ne pas nous confier à ce calme apparent et de prévoir de nouveaux orages. Nous n'avons donc entrepris aucune opération nouvelle, mais nous avons pu profiter du premier moment de reprise pour constituer la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne. Ce chemin étant sans contredit l'affaire la plus importante de la Compagnie, l'assemblée générale apprendra sans doute avec intérêt comment nous l'avons terminée, et sur quelles bases s'est constituée la Société qui en reprend la suite.

Constitution de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Grâce à la direction que nous avions imprimée à cette entreprise, à l'intelligente activité déployée par les ingénieurs, au dévouement de tous, les travaux étaient exécutés déjà sur une grande étendue lors de la remise que nous en avons faite à la Compagnie du Nord. Des 723 kilomètres que comprend le parcours total des lignes qui nous étaient concédées, 737 étaient complétement achevés et 132 à peu près terminés. C'était, comme on le voit, presque la moitié de la ligne.

25 grands ponts ou viaducs étaient construits ou cintrés, y compris le magnifique pont biais de Manzanarès.

130 ouvrages d'art d'une moindre importance étaient également édifiés. Les souterrains du Guadarrama étaient ou percés ou fortement attaqués.

Enfin, nous nous étions assuré par des contrats avantageux la presque totalité des terrains nécessaires aux stations et à la voie.

Outre cette valeur immobilière considérable et créée par nous dans les meilleures conditions de prix, le Crédit mobilier cédait à la Compagnie nouvelle toutes les subventions obtenues de l'État, l'engagement des provinces de Guipuzcoa et d'Alava de fournir 41,000,000 de réaux (10,789,473 fr.) contre des obligations ou des actions de la Société entièrement libérées ; enfin, des marchés très-avantageux contractés avec des compagnies étrangères pour la fourniture du matériel.

Digitized by Google

En cédant une affaire que nous avions placée à nos risques dans des conditions aussi bonnes et pour laquelle nous avions renoncé à toutes autres en y coosacrant toutes nos ressources, nous avions le droit de demander une rémunération de nos efforts, mais il était de notre devoir de la fixer avec modération. Nous nous sommes donc contentés du remboursement de nos dépenses et d'une prime de 2 1/2 0/0 sur l'importance totale de l'opération estimée dès à présent à 200,000,000 fr.

Convaincus par la longue étude que nous avions faite do cette ligne, des avantages qu'elle doit présenter un jour, nous y avons conservé un iotérêt considérable.

Le capital social est fixé à la somme de 100,000,000 de francs on 380,000,000 de réaux. 50,000,000 de francs en obligations complètent, avec la subvention de l'état, le chiffre nécessaire pour l'achèvement de la ligne.

On a donc créé 200,000 actions de 1,900 réaux, et le Crédit mobilier espagnol s'en est réservé 52,700, y compris la souscription des provinces basques et d'Avala. Le Crédit mobilier français 29,400.

Parmi les autres fondateurs nous devons mentionner au premier rang deux autres grandes institutions de crédit qui se sont associées à notre entreprise : la Société générale de Bruxelles et la Banque de Belgique.

Ainsi, Messieurs, tout en assurant à nos actionnaires un bénéfice immédiat sur la négociation de l'affaire du Nord, nous avons réservé l'avenir. Nous sommes convaincus, en effet, que ce chemin est destiné à rivaliser d'importance et de produits avec les meilleures lignes de l'Europe.

Le Crédit mobilier espagnol a ainsi réalisé cette année, avec le concours du Crédit mobilier français, qui ne lui a jamais fait défaut, une des grandes affaires qu'il avait entreprises.

Etudier sérieusement une grande affaire, en poser les bases d'une manière solide, assurer son succès, puis la livrer au public quand elle n'offre plus que des chances certaines, tel est le but de notre institution.

Chemin de Séville à Cordoue.

Le Crédit mobilier a pris à la construction du chemin de Séville à Cordoue une très-grande part. Non-seulement il en est le banquier, mais il possède par lui-même et par ses administrateurs une part importante de ses actions. L'assemblée générale a donc iotérêt à connaître la situation actuelle do l'entreprise. La Compagnie a terminé la construction de la ligne; déjà des locomotives ont pu franchir le trajet qui sépare les deux villes, et il ne reste à faire que des travaux de parachèvement. On n'attend plus que les dernières formalités de la réception par les ingénieurs de l'état pour procéder à l'ouverture définitive de la ligne (1).

On peut donc considérer dès à présent cette grande entreprise comme réalisée.

Nous ne tarderons pas à être fixés sur la valeur de cette ligne qui relie deux villes très-importantes, Cordoue et Séville, qui traverse une population de 436,000 habitants et dessert une zone quadruple au moins de ce chiffre, qui met en valeur les richesses minérales que renferme la Sierra-Morena en houilles, fers, plombs, matériaux et minerais de toute sorte, et qui jouit en outre d'une subvention annuelle (pendant 20 ans) de 2,500,000 réaux veillon, soit 657,895 fr.

Mines.

Les mines doivent être un jour pour l'Espagne une source abondante de richesses. Nulle contrée en Europe ne renferme autant de gisements de métaux ou de minéraux utiles. Le charbon de terre seul y est assez rare. On y rencontre bien de vastes dépôts de lignites, mais ce combustible ne peut pas remplacer la houille dans tous ses usages. Il est donc évident que le jour où mieux connues, mieux dirigées, les entreprises métallurgiques se multiplieront, et prendront le développement qu'elles doivent avoir, le jour, prochain peut-être, où l'Espagne reprendra son rang parmi les grandes nations industrielles, où le pays sera sillonné de voies ferrées, la houille deviendra le premier des besoins, et les possesseurs des rares charbonnages qui se rencontrent ici seront les maîtres du marché des métaux et les régulateurs de l'industrie.

Ce sont ces motifs qui nous ont surtout guidés dans le choix des affaires de mines que nous avons faites. Sans nier la richesse et l'avenir des mines métalliques, et tout en nous réservant d'en prendre notre part un jour, nous avons pensé qu'il fallait avant toutes choses nous assurer la possession du combustible. La création du chemin de fer du Nord, les lignes secondaires qui doivent nécessairement se raccorder avec cette grande artère nous indiquaient d'ailleurs nettement les points où nous devions surtout asseoir nos travaux. Nous avons donc étudié avec un soin minutieux toute la zone que traverse notre grande voie ferrée, et nous nous sommes convaincus qu'à l'exception de quelques lambeaux épars de terrain houiller sans valeur ou de quelques concessions trop peu étendues ou trop mal placées pour devenir jamais des charbonnages importants, nous étions les maîtres des concessions qui pouvaient le mieux répondre à nos besoins.

Il est dès à présent certain que, pour assurer sa consommation, le chemin de fer du Nord nous demandera dès le début nos houilles, que nous pourrons lui fournir à bien meilleur marché qu'il ne pourrait l'obtenir soit des Asturies, soit des provenances anglaises.

Nos mines pourront ainsi permettre au chemin du Nord de réaliser annuellement sur sa traction une économie notable.

Nos travaux étant établis en partie en vue des besoins futurs de ce chemin, nous avons dû leur donner jusqu'ici un caractère de préparation plutôt que d'exploitation. En conséquence, nous n'avons fait que le moins possible d'extraction, et cependant cette faible quantité de charbon extraite a payé une partie notable de nos dépenses.

Voici le résumé des opérations pendant le dernier exercice.

Mines de Barruelo.

Pendant l'année 1858 on a exécuté :

185 m. 90	de galeries à travers bancs,
1836 60	de galeries d'allongement dans les couches,
506 90	de puits dans les couches.

Ces différents travaux, bien qu'ils n'eussent pour objet que de préparer, et non d'extraire, ont cependant produit une certaine quantité de houille qui a suffi aux besoins d'une nation que la cherté des transports a laissée presque nulle jusqu'ici.

Cette production s'est élevée à 76,236 quintaux (kil. 3 506,856), ce qui ne représente qu'une fraction de notre extraction, lorsque la mine sera en exploitation.

La fabrication du coke, bien que réalisée dans de fort mauvaises conditions et à l'air libre, a cependant donné de bons résultats.

Le chemin de Santander l'achète de préférence au coke des Asturies.

Ces premières expériences prouvent que lorsque nous aurons installé un bon système de lavage et construit des fours, nous produirons avantageusement des cokes d'excellente qualité.

Le total des dépenses faites à Barruelo, pendant l'exercice do 1858 est de : 740,719 r. 08 (francs 194,926).

Au moyen de ces premières dépenses, il y a en ce moment, outre l'avancement des grandes galeries à travers bancs, des massifs préparés pour une extraction immédiate de 105,000 fr.

Valderueda.

Les mines de Valderueda ne doivent point, comme celles de Barruelo, servir immédiatement à l'alimentation du chemin du Nord ; il n'était donc pas nécessaire d'y pousser les travaux avec la même activité, et il était moins utile encore d'y préparer des massifs d'extraction. Cependant, il y avait une tâche à remplir, tâche imposée par la loi elle-même et à laquelle nous ne pouvions nous soustraire, c'était d'entretenir dans les travaux le nombre d'ouvriers proportionnel à l'étendue de la concession ; nous nous sommes toutefois efforcés d'employer cette dépense de la manière la plus utile pour l'avenir, et nous croyons que les travaux ordonnés par notre ingénieur ont atteint parfaitement ce but.

On a poussé autant que possible les galeries à travers bancs pour atteindre les diverses couches du groupe. On a ainsi exécuté 412 mètres de galeries. L'impossibilité d'employer dans les galeries destinées à recouper les couches le nombre obligatoire d'ouvriers a contraint de faire quelques galeries d'avancement; on en a exécuté 844m,75, ainsi que dix-huit puits dans les galeries destinés à les relier entre elles. L'ensemble de ces travaux, y compris les frais généraux, les approvisionnements et l'entretien des galeries déjà ouvertes, a coûté 244,901 r. 44 (64,447 f. 75).

Cette dépense pour laquelle on n'aperçoit pas encore une compensation prochaine comme pour Barruelo, peut sembler élevée, mais elle nous était imposée par les exigences de la loi des mines, et d'ailleurs, le jour où s'ouvrira, ne fût-ce que la première section des chemins de fer des Asturies, nous trouverons une ample compensation aux sacrifices que nous avons faits par l'immense valeur que prendra le charbonnage de Valderueda, le plus beau, le plus complet sans contredit et le plus important de la contrée.

Matallana.

Cette mine n'est qu'une position prise, un jalon posé pour l'avenir; elle ne peut avoir d'importance que lors de l'ouverture du chemin de fer de Galice. Le petit bassin de Matallana, très-voisin de Léon, devra nécessairement alors concourir pour une part importante à l'approvisionnement de ce chemin. Jusque-là nous devons nous borner le plus strictement possible aux dépenses rigoureusement exigées.

La dépense pour cette année ne s'est élevée qu'à 4,541 r. 73 (1,195 fr. 19 c.).

Remplir les obligations imposées par la loi pour celles de nos mines qui ne doivent point être prochainement mises en exploitation, consacrer cette dépense uniquement à de grands travaux de préparation ; pour Barruelo, au contraire, outre la préparation de l'avenir, assurer une exploitation immédiate et considérable, tel a été pour nos mines le programme que nous nous sommes tracé, et il a été fort heureusement suivi par l'ingénieur qui les dirige.

Gaz de Madrid.

Nous avons eu l'an dernier la satisfaction de vous annoncer les améliorations réalisées dans la situation de cette entreprise.

Au lieu des pertes constantes que présentaient les relevés de la fabrication en 1857, les premiers mois de 1858, au contraire, donnaient déjà des résultats avantageux ; et cet état de choses s'est continué pendant tout le cours de l'exercice qui a été clos par une balance tout à fait favorable.

Cette amélioration est due en partie à l'abaissement de prix des charbons ; mais elle provient aussi surtout des perfectionnements et des économies réalisés dans la fabrication et dans l'administration.

On peut s'en convaincre par les résultats suivants :

En 1857 on a produit 89,032,700 p. c. (mètres c., (1,925,955 37 c.).

En 1858 on a produit 94,277,521 p. c. (mètres c., 2,039,411 33 c.), c'est-à-dire 5,244,821 p. c. de gaz de plus qu'en 1857 (mètres c. 113,455 97 c.)

Cependant en 1857 on avait eu :

Fours allumés, 4,225 ;

Cornues en service, 29,573.

Charbon de toutes sortes distillé, 104,168 quintaux (5,791,728 kil.).

Coke dépensé au chauffage, 49,534 quintaux (2,278,564 kil.).

En 1858 on a eu :

Fours allumés, 3,702. . .

Cornues en service, 25,914.

Charbon de toutes sortes distillé, 163,280 quintaux 50 (7,510,903 kil.).

(1) L'ouverture a eu lieu le 2 juin.

Digitized by Google

Coke dépensé au chauffage, 43,930 quintaux (2,020,780 kil.).

Ainsi, avec une dépense en matière première moindre de 887 quintaux (40,802 kil.) nous avons obtenu une production plus forte de 5,000,000 p. c. (108,160 m. c.), et cela en dépensant pour le chauffage des cornues 5,604 quintaux (257,784 kil.) de coke en moins.

La fabrication s'est donc sensiblement améliorée.

En même temps que, par une fabrication plus parfaite, nous parvenions à diminuer le prix de revient du gaz par une surveillance incessante des compteurs et de la canalisation, l'on réduisait les pertes et l'on augmentait la somme réelle du gaz vendu. Les fuites, qui étaient en 1857 de 10 0/0 de la production, n'ont plus été en 1858 que de 6.75 0/0.

L'économie obtenue sur la fabrication et l'amélioration de la distribution a, comme vous le voyez, Messieurs, puissamment contribué aux bénéfices de cette année, qui ont suffi à nous payer les intérêts du capital employé, et nous ont laissé un excédant représentant une assez forte commission.

C'est une affaire en voie de progrès ; aussi ne négligeons-nous rien pour améliorer notre service et nous placer au niveau de tous les besoins. Aussi nous avons augmenté nos moyens de production. En prévision du développement que doit nécessairement prendre l'usine de Madrid qui aura un jour à alimenter 50 à 60,000 becs, lorsque le gaz sera substitué à l'huile pour l'éclairage public, et lorsque mieux connu, mieux apprécié, il s'introduira partout dans l'éclairage particulier, en prévision de cet accroissement, dis-je, nous avons saisi une occasion très-favorable d'agrandir encore l'usine, et nous avons fait une acquisition de 34,000 pieds (mètres cubes 2,632, 66 c.) de terrain qui la complète.

Cette acquisition ajoute singulièrement à la valeur de l'immeuble qui contient aujourd'hui environ 660,000 pieds (mètres c. 51,240, 42 c.), dans une des situations les meilleures de Madrid. Cette valeur immobilière tend à s'accroître chaque jour.

Nos moyens de production étaient à peine suffisants pour notre consommation actuelle, et nous vous avions annoncé l'an dernier la construction d'un nouveau gazomètre.

Il va être terminé, et il nous permettra de faire face à une augmentation probable de consommation de 8 à 9,000 becs. En même temps, nous avons augmenté considérablement la canalisation, et nous avons étendu son parcours de 23,619 pieds, c'est-à-dire de près de 8 kilomètres.

Nous aurons, vers la fin de cette année, donné à la ville un millier de becs nouveaux.

En 1858, malgré les becs perdus par la démolition de la Puerta del Sol, le nombre total a augmenté de 853 becs, et depuis le 1er janvier de 284 becs.

Notre canalisation s'étend chaque jour, et enfin les résultats des premiers mois doivent nous faire espérer des résultats supérieurs à ceux de l'an dernier.

On voit quelle marche progressive suit notre usine du Gaz de Madrid, et on peut en conclure les destinées que lui réserve l'avenir.

Il nous reste à faire connaître le résumé des comptes de la Société.

Le passif au 31 décembre était représenté par :

		Francs.	Réaux veillon.
Capital social		18,000,000 »	68,400,000 »
Comptes courants		5,565,330 33	21,148,255 27
Effets à payer, créanciers divers		3,757,237 60	14,277,502 88
Dividendes arriérés	11,154 33		
Intérêt à 6 0/0 sur le capital, soit 9 fr. par action (150 fr.)	1,080,000 »	1,091,154 33	4,146,386 47
Fonds de réserve extraordinaire	2,711,041 55		
Fonds de réserve 1856	73,307 98		
— — 1857	71,309 70	2,855,659 23	10,851,505 07
Solde en bénéfice du compte des profits et pertes		4,736,140 73	17,997 334 78
		36,005,522 22	136,330,984 47
L'actif est représenté par :			
Placements sur rentes	1,020,340 80		
Placements sur actions	12,806,605 »	13,826,945 80	52,542,394 04
Effets en portefeuille		291,501 »	1,107,703 82
Chemin du Nord, mines de charbon, entreprise du gaz de Madrid, et divers		21,381,875 80	81,251,128 04
Mobilier		45,536 63	173,039 21
Caisse		459,662 99	1,746,719 36
		36,005,522 22	136,830,984 47
Le compte de profits et pertes se compose ainsi :			
Bénéfices pour les valeurs réalisées, — intérêts et dividendes		428,368 77	1,627,891 31
Intérêts des comptes courants		721,327 96	2,741,040 26
Commissions		209,815 59	797,298 91
Change et courtage		44,728 62	169,968 74
Opérations industrielles		5,152,045 59	19,577,773 24
L'ensemble de bénéfices s'élève donc à		6,556,286 44	24,913,888 46
Dont il faut déduire, pour dépréciation des valeurs en portefeuille au 31 décembre	500,182 48		
Frais généraux, administration, etc.	239,963 23	740,145 71	2,812,553 68
Ce qui donne un bénéfice de		5,816,140 73	22,101,334 98
Sur lequel il a été prélevé, au 31 décembre dernier, l'intérêt des actions à raison de 6 0/0		1,080,000 »	4,104,000 »
Excédant		4,736,140 73	17,997,337 73

Ce bénéfice est indépendant de la réserve ordinaire, qui s'élève à 10,651,505 réaux veillon (2 millions 855,659 fr. 23), ce qui place notre société dans une situation exceptionnellement favorable.

Quelque satisfaisante que fût cette situation, une grande prudence nous était commandée en présence des événements qui sont venus troubler ou suspendre toutes les affaires au commencement de cette année.

Le chiffre qui représentait au 31 décembre les valeurs de notre portefeuille restera-t-il le même ?

La réalisation immédiate de nos valeurs, si elle nous était commandée par les besoins de nos services, se ferait-elle sans sacrifices ?

Dans cette incertitude de l'avenir, il était sage, Messieurs, de ne point distribuer cette année de dividende au sus des 6 0/0 qui vous ont été payés à titre d'intérêts, et de reporter sur l'exercice de 1859 la balance de 1858.

Nous sommes convaincus, Messieurs, que vous n'hésiterez pas à approuver une résolution dictée par l'intérêt bien entendu de notre Société.

FORGES.

Saint-Dizier, 9 juillet :

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	120
Fonte pour 2e fusion n° 1,	145
— — n° 2,	135

En gare de Saint-Dizier.

Fers laminés.

Fers marchands en fonte en bois :

1re classe (franco Paris),	280

Avec 2 fr. d'écart entre les quatre classes de fers marchands.

Voici les prix d'après la classification actuelle :

	Fers au bois.	Fers au coke.
Fers marchands.		
1re classe,	280	280
2e classe,	300	280
3e classe,	320	300
4e classe,	340	320
Cercles et feuillards.		
1re classe,	370	350
2e classe,	400	380
3e classe,	430	410
Fers spéciaux.		
1re classe,	280	280
2e classe,	300	300
3e classe,	320	320
4e classe,	340	340
5e classe,	360	360
6e classe,	380	380

Fers martelés.

Fers martelés, demi-rochos à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	300	»
Branches de courbes,	310	»
Essieux de 3 à 10 kil.,	370	»
— de 11 à 15 kil.,	350	»
— de 16 à 99 kil.,	326	»
— de 100 à 150 kil.,	350	»
Carrés de 90 à 108 mil.	350	»
Fers de petite forge,	320	»

Rendu dans les gares de la Haute-Marne.

Machine ou verge de tréfilerie.

Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	299	300
— n° 20,	300	305

Fil de fer.

Fil puddlé n° 20,	300	305
Fil au bois quincaillier, clair, n° 1,	76	78

Franco Paris.

Pointes.

Plusieurs tarifs sont en présence ; ils varient beaucoup entre eux. Les tarifs principaux sont : celui de Paris à 39 fr. le n° 18 ; celui de la Moselle et de la Champagne à 40 fr.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

Compte général de l'Exploitation du Canal latéral à la Garonne.

DÉPENSES.

Administration centrale.

Assurances, contributions foncières et mobilières	20.690 51	
Dépenses diverses	3.970 06	24.666 57
Service central de l'exploitation.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	34.214 25	
Frais de bureau et dépenses diverses	2.256 81	36.971 06
Service de l'entretien.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	102.372 49	
Terrassements	42.847 84	
Ouvrages d'art	39.579 08	
Chemins de halage	2.016 95	
Frais de bureau et dépenses diverses	5.325 44	
Plantations	5.563 71	
Bâtiments	2.537 39	
Indemnités pour filtrations, dommages, etc.	10.706 94	210.949 84
Service de la perception.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	19.321 98	
Frais de bureau et dépenses diverses	3.928 25	23.250 23
Total des dépenses		295.337 70
Bénéfice porté au compte d'intérêts		404.710 78
		700.048 48

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Péages.

Marchandises diverses	663.025 61	
Voyageurs	117 50	
Bestiaux	125 39	
Futailles vides	10.662 02	
Bateaux vides	15.651 85	
Divers	7.125 47	696.697 84
Recettes diverses.		
Affermage de la pêche	2.279 50	
— des talus et des francs-bords	19.135 09	
Loyers de terrains, chantiers, etc.	6.276 37	
Produit des plantations	5.106 75	
Concessions de forces motrices	19 500 73	
Produits divers	1.513 17	53.771 61
Total		750.469 45
A déduire :		
Détaxes et indemnités de péage		50.429 97
		700.048 48

Compte général de l'Exploitation du Canal du Midi du 1er juillet au 31 décembre 1858.

DEPENSES.

Administration centrale.

Assurances, contributions foncières, patentes	25.531 76	
Dépenses diverses	3.571 43	29.103 18
Service central de l'exploitation.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	22.238 76	
Frais de bureau et dépenses diverses	8.057 19	30.295 95
Service de l'entretien.		
Personnel et dépenses diverses du personnel	51.214 47	
Terrassements	13.993 16	
Ouvrages d'art	14.407 73	
Chemins de halage	1.336 25	
Bâtiments	2.030 36	
Plantations	2.979 52	
Indemnités de dommages	81 47	
Remorquages	27.233 54	113.276 50
Perception.		
Personnel et dépenses diverses du personnel		28.906 49
Dépenses d'exploitation		201.582 12
Pensions dues aux anciens employés	43.317 08	
Intérêts des obligations	60.000 »	
Redevance	371.500 »	474.817 08
		676.399 20

RECETTES.

Péages divers.

Marchandises diverses	571.466 37	
Voyageurs	367 40	
Bestiaux	4.686 99	
Bateaux vides	3.349 07	
Divers	1.868 62	581.738 45
Recettes diverses.		
Affermage de la pêche	682 50	
— des talus et francs-bords	5.631 63	
Locations de terrains, maisons, chantiers, etc.	6.054 50	
Plantations	380 55	
Produits des usines	9.340 »	
Concessions d'irrigations	535 »	
Remorquages	18.042 90	
Produits divers	2.382 43	43.060 51
Total		624.807 69
A déduire :		
Détaxes et indemnités de péage		2.030 10
		622.777 86
Perte portée au compte d'intérêts		53.621 34
		676.399 20

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES

Compte général au 31 décembre 1857

ACTIF

DÉPENSES.

Construction de la ligne.

Personnel et dépenses diverses	2.208.375	64	
Acquisition de terrains	2.556.481	59	
Etablissement du solde du chemin	12.868.307	84	
Etablissement de la voie de fer	15.499.868	62	
Matériel roulant	6.049.241	67	
Constructions des gares et stations	3.528.259	»	
Transports en service	42.070	06	
Frais d'administration centrale.			
Frais généraux d'administration. — Intérêts	3.324.584	72	46.677.189 24
Valeurs diverses à recouvrer.			
56,666 actions ayant à verser 250 fr.	14.166.500	»	
Versements restant à effectuer sur les actions créées à l'origine de la Société.			
3e versement à 100 fr. sur 940 actions	94.000	»	
4e — à 100 — 1,283 —	128.300	»	
5e — à 50 — 1,424 —	71.200	»	293.500 » 14.460.600 »
Débiteurs divers.			
Trésor public. — Notre cautionnement	1.352.450	»	
Sous-comptoir des chemins de fer	36.661	30	
Conférence des chemins de fer	2.100	»	
Versements sur actions souscrites au chemin de Chimay	400.000	»	
Syndicat des chemins de fer pour la vente des obligations	17.511	59	
Impôt sur actions et obligations à recouvrer sur le paiement des coupons	10.867	81	
Avances pour le service de la construction et de l'exploitation, fonds de roulement	47.239	55	
Compte des approvisionnements, solde en magasin	57.086	60	1.924.116 85
Caisse.			
Banquier de la Compagnie, à Paris, solde			499,347 »
			62.960.653 09

PASSIF

CAPITAL SOCIAL ET EMPRUNT.

Capital social.

84,000 actions de 500 fr. (décision de l'assemblée générale au 28 octobre 1858	42.000.000	»
Emprunt.		
67,000 obligations 3 0/0	17.579.959	» 59.579.959 »
Recettes diverses.		
Recettes pour compte de la construction		6.147 37
Créanciers divers.		
Stations de la ligne	88.925	44
Traités et remises	1.953.563	26
Banquiers à Charleville	26.164	78
Dépenses à régulariser	181.585	37
Créanciers divers (solde)	3.202	01
Sommes à disposition pour divers	5.142	86 2.258.673 72

Intérêts sur actions et obligations restant à payer.

134	coupons à	25	actions,	janvier 1856	569	59
260	—	5	» —	janvier 1856	1.348	»
288	—	5	65 —	janvier 1857	1.627	20
1.447	—	7	90 —	juillet 1857	11.431	30
1.320	—	10	» actions anciennes,	janvier 1858	13.200	»
272	—	5	» actions nouvelles,	janvier 1858	1.360	»
8	—	7	50 obligations,	janvier 1858	60	»
2.032	—	10	» actions anciennes,	juillet 1858	20.320	»
508	—	5	» actions nouvelles,	juillet 1858	2.540	»
540	—	7	50 obligations,	juillet 1858	4.050	»
27.334	—	10	» actions anciennes,	janvier 1859	273.340	»
56.664	—	5	» actions nouvelles,	janvier 1859	283.330	»
67.000	—	7	50 obligations,	janvier 1859	502.500	» 1.115.873 »
						62.960.653 09

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1568 —

11e année. — 27e semaine.

Du 2 au 8 juillet 1859.

111.149 Voyageurs	381 533 44
Bagages, Marchandises, etc.	633.024 11
Total	1.014.557 55
Recettes antérieures	28.941.164 31
Total	29.655.721 86
27e semaine de 1859	1.014.557 55
Semaine correspondante de 1858	1.007.063 37
Différence	7.494 18
Recettes depuis le 1er janvier 1859	29.655.721 86
— — 1858	25.797.510 78
Différence	3.258.211 08

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 2 au 8 juillet 1859.

199.441 Voyageurs	446.914 95
Bagages, Marchandises, etc.	716.478 39
Total	1.163.393 24
Semaine correspondante de 1858	1.131.311 15
Différence	32.082 19
Recettes depuis le 1er janvier 1859	32.175.448 73
— — 1858	27.966.465 77
Différence	4.208.982 96

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1490 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

Voyageurs	799.295 75
Bagages et Marchandises	1.291.335 05
Total	1.901.630 79
Semaine correspondante de 1858	1.426.190 11
Différence	475.539 59
Recettes depuis le 1er janvier 1859	51.052.943 94
— — 1858	38.214.798 24
Différence	12.837.337 70

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

Voyageurs	90.823 95
Bagages et Marchandises	193.761 95
Total	284.585 90
Semaine correspondante de 1858	271.422 76
Différence	13.163 14
Recettes depuis le 1er janvier 1859	7.381.909 95
— — 1858	6.512.366 24
Différence	869.543 71

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1468 kilomètres
1858. — 1013 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

344.707 Voyageurs	504.670 91
Marchandises, etc. — Grande vitesse	83.781 57
— — Petite vitesse	363.635 65
Total	952.994 13
Semaine correspondante en 1858	852.323 92
Différence	99.770 21
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	23.598.995 43
— — 1858	19.965.997 11
Différence	3.632.998 32

NORD.

1859. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1858. — 982 —

Du 2 au 8 juillet 1859

164.848 Voyageurs	396.008 00
Bagages, Marchandises, etc.	606.324 55
Total	1.002.333 15
Semaine correspondante de 1858	983.013 91
Différence	19.317 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859	27.794.305 46
— — 1858	26.438.007 47
Différence	1.356.297 99

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 720 —
Canal latéral : 216 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 2 au 8 juillet 1859

CHEMIN DE FER.

45.807 Voyageurs	140.819 45
Bagages, Marchandises, etc.	211.135 27
Total	351.954 72
Canal latéral et canal du Midi	46.253 77
Total	398.208 49
27e semaine 1858. Chemin de fer	299.111 57
— — Canal	30.882 99
Total	329 994 56
Chemin de fer, différence sur 1859	52.843 15
Canal, — —	15.370 78
Total	68.213 93

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1859	11.154.708 07
— — 1858	7.602.074 36
Différence	3.552.723 71

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 2 au 8 juillet 1859

27.725 Voyageurs	76.850 59
Bagages et Marchandises	75.804 89
Total	152.655 39
Semaine correspondante de 1858	193.906 98
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.165.329 59
— — 1858	2.950.184 72

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — — 98 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

12.046 voyageurs	22.233 26
Bagages, Marchandises, etc.	37.912 91
Total	60.146 27
Semaine correspondante de 1858	30.387 99
Différence	29.757 28
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.561.661 15
— — 1858	554.680 40
Différence	1.006.980 75

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 2 au 8 juillet 1859

11.988 Voyageurs	30.603 95
Bagages, Marchandises, etc.	23.680 72
Total	54.284 67
Semaine correspondante de 1858	33.412 07
Différence	15.872 60
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.287.156 79
— — 1858	644.178 17
Différence	642 978 62

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1859.

Voyageurs	2.279 15
Bagages, Marchandises, etc.	19 417 45
Total	21.696 60
Semaine correspondante de 1858	18.031 30
Différence	3.665 30
Recettes depuis le 1er janvier 1859	635.894 80
— — 1858	439 041 25
Différence	196.853 55

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1233 kilomètres.
1858. — 1104 —

Du 2 au 8 juillet 1859

63.695 Voyageurs ..... En florins	222.964 » »
587.395 tonnes Marchandises	196.493 » »
Total	419.457 » »
Semaine correspondante de 1858	268.101 » »
Différence	151.356 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.475.077 » »
— — 1858	7.160.434 » »
Différence	1.314.643 » »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

Ligne de Trieste.

38.326 Voyageurs	146.443 95	
Bagages et Marchandises	861.982 29	1.008.426 15
Ligne Lombard-Vénitienne.		
18.234 Voyageurs	47.425 » »	
Bagages et Marchandises	180.152 50	227.577 50
Total		1.236.003 65
Semaine correspondante de 1858		766.609 30
Différence		469.394 35

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	29.763.270 25
— — 1858	17.892.912 46
Différence	11.870.357 79

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 25 juin au 1er juillet 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

18.152 Voyageurs.....	87.338 71
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	18.686 51
— (petite vitesse)	107.666 41
Total de la semaine.....	213.691 63

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

8.873 voyageurs.....	15.123 02	18.611 19
Bagages, Marchandises.,	3.488 17	
Total des deux lignes réunies.....		232.302 82
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		5.051.606 58
Total.....		5.283.909 40

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 220 kilomètres.
1858. — 205 —

Du 2 au 8 juillet 1859

51.070 Voyageurs	107.111 »
Bagages, Marchandises.....	35.927 40
Total.....	143.038 40
Semaine correspondante de 1858.....	102.952 50
Différence.....	40.085 90
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.252.727 83
— — 1858..	1.429.672 28
Différence.....	823.055 55

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Mai.

Voir le numéro du 18 juin.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 1er au 7 juillet 1859

15.493 Voyageurs.....	22.064 40
Bagages, Marchandises, etc.....	11.659 34
Total.....	33.723 74
Période correspondante de 1858....	27.901 05
Différence.....	5 822 69
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	700 667 17
— — 1858..	411.217 50
Différence.....	289.449 67

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 244 kilomètres
1858. — 194 —

Du 11 au 17 juin 1859.

19.671 Voyageurs.....	101.980 13
Bagages, Marchandises, etc.....	37.573 42
Recettes diverses	247 55
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	45.930 15
Total..	185.731 25
Semaine correspondante de 1858....	85.458 12
Différence.....	100 273 13
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.842.100 99
— — 1858..	1.741.636 51
Différence.....	1.100.473 48

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 1er au 7 juillet 1859

6.126 Voyageurs.....	2.410 40
Marchandises	335 16
Total.....	2.745 56

ANVERS A GAND.

Juin 1859.	59.206 81	6 1ers mois 1859	342.971 88
Juin 1858.	60.732 33	id. 1858	355.127 87
Différence..	1.525 52		12.155 99

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1859.	1858.	En 1859.	0/0.
Mai....	79.929 56	68.524 01	11.405 55	16 64
5 1ers mois...	529.820 36	460.100 52	60.620 74	15 13

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Mai.	956.529 58	885.260 60	71.268 98	8.05
5 1ers Mois	7.039.158 33	6.342.835 76	696.322 57	10.98

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en mai 1858..	39.471
Becs éclairés en mai 1859.....	47.810
Augmentation mai 1859.....	8.339 becs
Recettes du gaz. — Mai 1858.....	89.399 83
Recettes du gaz. — Mai 1859.....	109.049 85
Augmentation en mai 1859	19.650 02

Les résultats de Modène ne sont pas encore parvenus.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859.....	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 19
Total.....	470.137 69

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 sont payés, sur présentation du coupon n° 4, depuis le 1er juillet courant, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandre ;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, 58, rue de Provence.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué du 5 au 20 août 1859 ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., qui échoit le 5 août 1859, sera déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le versement de 15 pour 100, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche, par action, appelé par avis du 26 mars 1850 et échu depuis le 16 mai dernier, sont de nouveau invités, conformément au paragraphe 17 des statuts de la Société, approuvés par S. M. l'empereur d'Autriche, à effectuer ce versement et à payer en outre les intérêts pour les jours de retard, depuis le 16 mai jusqu'au 31 juillet courant au plus tard, qui est le jour du paiement.

D'après le contenu du susdit paragraphe des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel de fonds seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la Société comme lui appartenant.

Crédit versement peut être effectué :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le comme rcoet l'industrie ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Vienne, le 20 juin 1859.

BANQUE MERCANTILE D'OPORTO, PORTUGAL

(Banco Mercantil Portuense)

La Banque mercantile d'Oporto, Portugal (*Banco mercantil Portuense*), prévient le public qu'elle se charge de toutes affaires de banque. Ses conditions sont : commission pour encaissements et remises, 1/4 0/0. Intérêts suivant le cours du jour.

SOCIÉTÉ

DE L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de l'Union des gaz sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 25 juillet courant, à trois heures de relevée, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions, conformément aux délibérations des 1er, 16 et 30 septembre 1857, seront admis sur le dépôt de leurs anciens titres.

Les dépôts seront reçus de dix à trois heures, au siége social, rue de Provence, 58, à Paris, jusqu'au 22 juillet inclusivement.

La réunion a pour objet d'examiner la situation de la Société, de réviser et modifier, s'il y a lieu, les statuts sociaux, et de voter sur plusieurs propositions importantes.

FILATURE ROUENNAISE

LA FOUDRE

MM. les liquidateurs rappellent à MM. les actionnaires en retard que, contre la remise de leurs actions, il leur sera compté un dividende de cent soixante francs par titre, et délivré un bon de liquidation chez MM. Loignon et Cie, banquiers, rue Chauchat, n° 10, à Paris.

Les liquidateurs,
JOSEPH ET H. HARTOG.

ACTIONS A vendre par adjudication, le lundi 18 juillet 1859, à trois heures, en l'étude de Me BEAUFRU, notaire à Paris, rue Sainte-Anne, 51, savoir :

40 parts d'intérêts. 2e série, Société KNAB et Cie ; 2,232 Éventualités Bordeaux à Cette.

Actions : 50 CHOLLET. — 2 PORT DE BERCY. — 17 EMBRANCHEMENTS. — 4 CONSTITUTIONNEL. — 25 Immobilières MILLAUD et Cie. — 16 HOUILLÈRE Sous-Quarignon (Mons). — 160 voitures grande remise et diverses autres actions.

Digitized by Google

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

15e ADJUDICATION, comprenant 11 LOTS DE TERRAINS, du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT, le DIMANCHE 17 JUILLET 1859, A TROIS HEURES PRÉCISES, A BILLANCOURT.

MISES A PRIX DE 1,850 à 8,700 fr.

PAIEMENT DU PRIX : soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

MOYENS DE TRANSPORT : *Chemin de fer d'Auteuil ; chemin de fer américain ; les Gondoles ; le bateau à vapeur de Paris à Saint-Cloud* s'arrêtant à Billancourt.

PLANS ET RENSEIGNEMENTS, Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* du bateau à vapeur.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 26 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 26 juin. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

TRAINS MONTANTS.

1re Classe	2e Classe	3e Classe	GARES.	2 matin.	4 matin.	8 soir.
fr. c.	fr. c.	fr. c.		h. m.	h. m.	h. m.
» »	» »	» »	Bouveret . . . Dép	7 30	11 15	8 »
» 85	» 53	» 40	Vouvry. . . . —	7 43	» »	8 13
2 05	1 35	1 »	Monthey. . . . —	8 02	11 42	8 32
2 75	1 85	1 40	Saint-Maurice. —	8 15	11 55	8 45
3 50	2 30	1 75	Evionnaz (entre-Rhône—	8 34	» »	9 04
3 98	2 65	2 »	Vernayaz (Pissevache)—	8 48	» »	9 18
4 33	3 05	2 30	Martigny . . . Arr	9 »	12 30	9 30

Départ de Genève à 7 h. du matin et à 3 h. du soir

OUVERTURE

DE LA PREMIÈRE SECTION

DU BOUVERET

(SUR LE LAC LÉMAN)

à Martigny

A DATER DU 14 JUILLET 1859

CORRESPONDANCE ENTRE GENÈVE ET MILAN

TRAINS DESCENDANTS.

1re Classe	2e Classe	3e Classe	GARES.	1 matin.	3 soir.	7 soir.
fr. c.	fr. c.	fr. c.		h. m.	h. m.	h. m.
» »	» »	» »	Martigny . . . Dép	3 45	1 15	5 45
» 80	» 40	» 30	Vernayaz (Pissevache)—	6 02	» »	6 02
1 10	» 70	» 55	Evionnaz (entre-Rhône—	6 16	» »	6 16
1 80	1 20	» 90	Saint-Maurice.. —	6 35	2 10	6 35
2 50	1 70	1 25	Monthey. . . . —	6 48	2 22	6 48
3 70	2 50	1 85	Vouvry . . . . —	7 07	» »	7 07
4 35	3 05	2 30	Bouveret . . . Arr	7 15	2 30	7 15

Départ de Martigny à 5 h. 45 du mat. et à 1 h. 25 du s.

CORRESPONDANCES

TRAIN I. — Part de Martigny à 5 h. 45 m. et correspond à son arrivée au Bouveret, à 7 h. 30 m. : 1° avec un bateau à vapeur allant par la côte de Savoie à Evian, Thonon, Nernier, Hermance et Genève (arrivée à 11 h.); 2° avec un bateau à vapeur allant par la côte de Suisse à Vevey, Ouchy (Lausanne), Morges, Rolle, Nyon et Genève (arrivée à midi 1/2).

TRAIN II. — Part du Bouveret à 7 h. 30 et correspond, à son départ du Bouveret : 1° avec un bateau à vapeur venant de Vevey ; 2° avec un omnibus parti d'Evian à 5 h. 30 m. du matin.

TRAIN IV. — Part du Bouveret à 11 h. 15 m. et correspond, à son départ du Bouveret, avec un bateau à vapeur venant de Genève par la côte de Savoie. — Le Train IV ne s'arrête pas aux stations de Vouvry, Evionnaz et Vernayaz.

TRAIN V. — Part de Martigny à 1 h. 15 m. et correspond, à son arrivée au Bouveret, 1° avec un bateau à vapeur partant à 3 h. pour Genève, par la côte de Savoie, arrivant à 6 h. 30 m.; 2° avec un bateau à vapeur partant à 2 h. 45 m. pour Genève par la côte suisse et arrivant à 7 h. 30 m. — Le Train V ne s'arrête pas aux stations de Vernayaz, Evionnaz et Vouvry.

TRAIN VII. — Part de Martigny à 5 h. 45 m. et correspond, à son arrivée au Bouveret : 1° avec un bateau à vapeur partant à 7 h. 30 m. pour Vevey, arrivant à 8 h.; 2° avec un omnibus partant à 7 h. 30 m. pour Saint-Gingolph, Meillerie et Evian, (arrivée à 9 h. 45 m.).

TRAIN VIII. — Part du Bouveret à 8 h. et correspond à son départ du Bouveret avec deux bateaux à vapeur partis de Genève, l'un à 3 h. 30 m., par la côte de Savoie, l'autre à 3 h. par la côte suisse.

OBSERVATIONS.

Les Correspondances des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon se font sur le lac Léman par des bateaux à vapeur des Compagnies AIGLE, LEMAN et LIGNE D'ITALIE. — Sauf le cas de force majeure, les Correspondances sont assurées. — La marche des trains est réglée sur l'heure de Berne. — BUFFETS au Bouveret, à Martigny et à bord des bateaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Jeudi dernier, on n'avait encore que de vagues espérances de paix, basées sur les succès décisifs de nos armes et sur l'état de démoralisation où se trouvait l'armée autrichienne. Mais le vendredi matin, on apprenait tout à coup par le *Moniteur* qu'un armistice allait être conclu entre les deux empereurs. La rente 3 0/0 s'élevait de 64 à 66 60, et il ne se présentait plus que des acheteurs à tous les prix.

Le samedi arrivait la nouvelle que l'armistice était conclu pour cinq semaines, et l'on ne doutait plus guère de la paix. Aussi la rente montait à 68, sans qu'aucun acheteur songeât à réaliser.

Cependant à la Bourse du lundi, les hauts cours commençaient à attirer des ventes de titres au comptant. Les premiers cours, qui avaient encore été en hausse à 68 40 et 68 50, n'avaient pas pu se soutenir et ils étaient retombés à 68 15. Mais la spéculation avait conservé ses bonnes dispositions et se hâtait de racheter à la moindre réaction.

Il y avait au début de la Bourse du mardi une apparence de lourdeur sur toutes les valeurs. Le 3 0/0 se tenait à peine de 67 75 à 67 80, les titres continuaient à affluer au comptant. Mais un quart d'heure après l'ouverture du parquet, on a affiché à la Bourse la dépêche annonçant que la paix avait été signée entre les deux empereurs Cette nouvelle a eu un effet instantané sur les cours. La rente a monté d'un seul élan de 67 85 à 69 50, et l'on a fait en quelques minutes 69 90 et 70 fr.

Mais ainsi qu'on devait s'y attendre, une si forte hausse, qui n'était pas moindre de 6 fr. en quatre jours, a commencé à décider quelques acheteurs à réaliser ; l'espérance de la paix sur laquelle on avait fait de si nombreux achats, étant un fait accompli, la hausse a commencé à rencontrer plus de résistance. Il est arrivé des titres sur le marché, et l'on a cherché à réaliser une partie des bénéfices acquis. C'est ainsi que la rente a rétrogradé en deux jours à 68 30, mais de nouveaux acheteurs se présentaient facilement pour remplacer ceux qui cherchaient à réaliser, et beaucoup de spéculateurs ne semblaient attendre une réaction que pour avoir l'occasion de prendre position à la hausse.

La hausse considérable de la rente a déterminé un mouvement analogue sur toutes les autres valeurs. Les capitaux se hâtaient de rentrer dans les actions de chemins de fer ; cependant comme les grandes lignes avaient moins souffert que le 3 0/0, et que l'importance de leurs recettes les avait aidées à lutter contre les effets de la guerre, leur mouvement de hausse a été plus modéré ; elles sont même revenues aux cours qui étaient cotés il y a huit jours, avant que l'on eût connaissance de la signature de la paix ; c'est ainsi que les actions d'Orléans, après avoir touché au cours de 1,370, ont rétrogradé à 1,335. Le Nord est même resté un peu au-dessous du cours de vendredi dernier.

La spéculation a été très-active sur les valeurs autrichiennes dont la situation était considérablement changée par la signature de la paix. Le taux du change sur Vienne, qui était tombé il y a un mois à 1 60, a repris à 2 f. : aussi les actions des chemins de fer Autrichiens se sont relevées aux environs de 600, mais à ce cours, une réaction de 50 fr. a été déterminée par les réalisations. Les Lombards ont obtenu également une forte hausse, mais les affaires sont plus difficiles sur cette valeur qui ne se fait plus dans la coulisse, et que le parquet ne négocie qu'au comptant.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 7 jusqu'à celle du 14 juillet :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 64 à 69 80 ; elle est restée à 68 25. Elle a varié à terme de 64 à 70 ; elle est restée à 68 30.

La rente à 4/2 0/0 a monté de 95 à 96 50; elle est restée à 95 25.

L'emprunt non escomptable a monté de 64 85 à 70 50; il est resté à 60.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,720 à 2,850.

Le Crédit foncier a monté de 625 à 660.

Le Crédit mobilier a monté de 685 à 865; il est resté à 805.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,265 à 1,370; elles ont fermé à 1,335.

Le Nord ancien a monté de 910 à 955; il est resté à 935; le Nord nouveau, de 795 à 825; il est resté à 820.

L'Est a monté de 615 à 660 ; il est resté à 645.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 840 à 890; il est resté à 862 50.

Le Midi a monté de 485 à 540, il est resté à 520.

L'Ouest a monté de 517 50 à 560; il est resté à 545.

Le Genève a monté de 495 à 555; il a fermé à 540.

Le Dauphiné a monté de 495 à 425 ; il est resté à 415.

Les Ardennes anciennes ont varié de 430 à 445; et les nouvelles, de 460 à 500.

Les Autrichiens ont monté de 457 50 à 600; ils sont restés à 557 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 385 à 425.

Les Romains ont monté de 315 à 410; ils sont restés à 400.

Les Lombards ont monté de 487 50 à 590; ils sont restés à 560.

Les Saragosse ont monté de 447 50 à 460; ils sont restés à 455.

Les Russes ont varié de 495 à 505.

Samedi. — Les détails de l'armistice ont amené de nouveaux acheteurs sur toutes les valeurs qui ont obtenu une forte hausse sans réaction. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 1 20 à 67 80, et à terme de 1 40 à 68. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 95 50. L'emprunt 3 0/0 non escomptable a monté de 1 35 à 68 75; la Banque, de 50 à 2,800 ; le Crédit mobilier, de 40 à 800; les actions d'Orléans, de 35 à 1,355; le Nord, de 15 à 950; le Nord nouveau, de 2 50 à 825; l'Est, de 30 à 660; le Lyon-Méditerranée, de 15 à 875; le Midi, de 25 à 525; l'Ouest, de 12 50 à 545, le Genève, de 10 à 535; le Dauphiné, de 25 à 520; les Autrichiens, de 17 50 à 565. Les Victor-Emmanuel ont fait 430; les Russes, 510; les Saragosse, de 447 50 à 450. Les Lombards ont monté de 15 à 545. Les Séville à Xerès ont varié de 530 à 537 50. Les Romains ont été cotés à 350

Lundi. — Le début était encore en hausse, mais la vente du comptant et les réalisations ont arrêté le mouvement de hausse et produit une réaction. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 35 à 68 05, et à terme de 68 50 à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 95 40 à 95 50; l'emprunt 3 0/0 non escomptable, de 68 75 à 68 50. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 815 à 800; l'Orléans, de 1,365 à 1,345; le Nord ancien, de 950 à 940; le Nord nouveau, de 8 25 à 820; l'Est, de 665 à 655; le Lyon-Méditerranée, de 880 à 875; le Midi, de 525 à 520; l'Ouest, de 540 à 545; les Autrichiens, de 580 à 582 50; les Lombards, de 540 à 550

Mardi. — Les premiers cours étaient faibles, mais une hausse violente et subite a eu lieu dès qu'on a affiché la nouvelle officielle de la signature de la paix. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 80 à 69 70, et à terme de 67 70 à 69 90. La rente 4 1/2 0/0 a fait 96 50; l'emprunt 3 0/0 non escomptable, de 68 50 à 70 25 ; la Banque de France, à 2,850; le Crédit foncier 660; le Crédit mobilier, de 782 50 à 862 50; l'Orléans, de 1,335 à 1,360; le Nord, de 960 à 947 50; le Nord nouveau, de 820 à 830; l'Est, de 672 50 à 660; le Lyon, de 870 à 885; le Midi, de 522 50 à 535; l'Ouest, de 555 à 560; le Genève, 550; les Autrichiens, de 540 à 585 ; les Lombards, de 540 à 567 50; les Saragosse, de 447 50 à 460; les Victor-Emmanuel, de 420 à 425; les Romains, 350.

Mercredi. — Le mouvement s'est calmé, et les réalisations ont même fait rétrograder toutes les valeurs La rente 3 0/0 a fléchi de 60 c. au comptant à 69 10, et à terme de 65 c. à 69 25; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96 65; l'emprunt 3 0/0 non escomptable de 25 c. à 70. La Banque s'est tenue à 2,850 ; le Crédit mobilier a fléchi de 27 50 à 835 ; l'Orléans, de 10 à 1,350; le Nord ancien, de 10 à 937 50; le Nord nouveau, de 5 à 825; l'Est, de 10 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 15 à 875. Le Midi s'est tenu à 535; l'Ouest, à 560. Le Genève a monté de 5 à 555 ; les Ardennes nouvelles, de 25 à 500. Les Autrichiens ont fléchi de 15 à 570. Les Lombards se sont tenus à 567 50; les Saragosse, à 460. Les Romains ont monté de 60 à 410.

Jeudi. — Les cours ont continué à fléchir sous l'influence des réalisations de bénéfices. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 85 c. à 68 25, et à terme de 95 c. à 68 30; le 4 1/2 0/0, de 15 c. à 95 50; l'emprunt 3 0/0 non escomptable, de 1 fr. à 69. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a fléchi de 30 à 805; l'Orléans, de 15 à 1,335 ; l'Est, de 5 à 645 ; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 862 50 ; le Midi, de 15 à 520; le Nord ancien, de 2 50 à 935; le Nord nouveau, de 10 à 815; l'Ouest, de 15 à 545; le Genève, de 15 à 540; les Autrichiens, de 12 50 à 557 50 ; les Lombards, de 7 50 à 560; les Romains, de 10 à 400; les Saragosse, de 5 à 455; le Victor-Emmanuel, de 10 à 420; les Russes, de 2 50 à 505.

Vendredi. — Le début de la Bourse était mauvais. Il y avait beaucoup d'offres et toutes les valeurs étaient en baisse ; mais les cours ont repris ensuite avec vivacité. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 25 à 68 50, et à terme de 68 05 à 68 60; le 4 1/2 0/0, de 95 30 à 95 35. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit foncier a varié de 560 à 555 ; le Crédit mobilier, de 795 à 825; l'Orléans, de 1,330 à 1,350; le Nord ancien, de 927 50 à 935. Le Nord nouveau s'est tenu à 820. L'Est a varié de 645 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 857 50 à 867 50; le Midi, de 515 à 525; l'Ouest, de 545 à 550 ; le Genève, de 532 50 à 535 ; les Autrichiens, de 552 50 à 571 25 ; le Victor-Emmanuel, de 420 à 427 50 ; les Saragosse, de 455 à 450 ; les Romains se sont tenus à 400. Les Russes ont varié de 505 à 506 25 ; les Lombards, de 555 à 530.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANCIENNE ou nouvelle	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE	RESTE à VERSER	DERNIER DIVIDENDE ou intérêts payés	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS COTÉ.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	30 »	jan. av. juil.	270 »
Banque de l'Algérie....*Banques*	A	6.000	500	»	25 30	.....	650 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	445 »
Comptoir V.C Bonnard et C^ie^	C	9.600	100	»	5 »	février	42 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2650 »	avril.	140 0/0 b.
Sécurité.....	A	300	5.000	/5	»	.....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.....	30 0/0 b.
Lloyd français.....	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février....	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »	.....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances.....	A	600	5.000	4/5	» »	février....	31 0/0 b.
Méluisine.....	A	400	5.000	4/5	262 »	mars.....	23 0/0 b
Vigie.....	A	200	5.000	4000	734 »	.....	30 0/0 b.
Sauvegarde.....	A	200	5.000	4000	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale.....	A	1.000	5.000	4000	270 »	février....	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »	février....	14 0/0 b.
Comptoir.....	A	400	5.000	4000	»	.....	10 0/0 b.
Générale ...*Assurances incendie*	A	400	5.000	»	31 »	avril.....	740 0/0 b.
Phénix.....	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	200 0/0 b.
Nationale.....	A	2.000	5 000	4/5	62» »	mars.....	150 0/0 b/
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.....	67 0/0 m.
Soleil.....	A	1.000	5.000	4/5	845 »	avril.....	120 0/0 b.
France	A	2 000	5.000	1/5	200 »	avril.....	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril.....	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril.....	80 0/0 b.
Aigle.	A	400	5 000	3000	200 »	avril.....	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	900	Néant	avril.....	5 0/0 b.
Confiance.....	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b.
Nord.....	A	2.000	1.000	600	25 »	avril.....	17 1/2 0/0
Générale.....*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 2 ans	123 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	200 »	t. les 4 ans	29 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2ans.	12 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle.....	A	6.000	500	400	15 »	avril.....	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	895 »
— act. de jouissance	A	»	1/3100	»	33	juillet.....	400 »
Omnibus de Lyon.....	C	40.000	100	10	Néant	.....	97 50
Omnibus de Londres.....	C	50.000	100	»	6 »	.....	37 50
Omnibus des ch. de fer.....	C	6 200	300	»	18 »	janv. fl.	175 »
Gondoles parisiennes.....	C	1.700	80	»	4 »	.....	» »
C^ie^ imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/40000	»	Néant	mars.....	36 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »	avril. act.	1100 »
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	5 30	1^er^ juin....	93 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril. oct.	950 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1^er^ juin ...	142 50
Artes &Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril. act.	925 »
6 canaux, act. de capital..	A	15.840	1.000	»	50 »	avril. oct..	1145 »
Aire à la Bassée.....	A	600	5.000	»	565 »	févr. août	6000 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	60 »	.....	110 »
Scarpe inférieure.....	C	2.300	1.000	»	»»» »	.....	»»» »
Sambre française canalisée	A	5.000	1.000	»	100	.....	»»» »
Canalisation de l'Ebre....	A	63.000	533 33	»	4 0/0	.....	»»» »
Ports de Marseille..*Ports ponts*	C	100.00	1/100000		4 0/0	avril, oct..	143 »
Pont.gare et p.de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	.....	»»» »
Pont de Rouen.....	A	800	1.000	»	30 »	janv juill.	»»» »
Ponts réunis.....	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	.....	»»» »
Nouveaux Ponts réunis.....	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	.....	»»» »
Bazin, L.Gey et C^ie^.*Transp.eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	250 »
Messager. imp (Serv. marit	C	80.000	500	»	30 »	janv. juill.	565 »
C^ie^ cent.de transp. et nav.	C	6.400	250	»	Néant	.....	50 »
C^ie^ générale maritime . ..	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	200 »
Marc Fraissinet père et fils	A	»	500	»	» »	.....	200 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	.....	205 »
Armements Barbey et C^ie^	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	300 »
Long-Pen ju..	Civ.	»	500	»	» »	.....	220 »
Montchanin.....	C	6.000	500	»	» »	juindécemb	»»» »
Centre-de-Fleury.....	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai.	345 »
Pont-de-Loup-Sud.....	Civ.	2.000	1.000	»	35 »	avril.....	400 »
Monteux-Saint-Etienne . .	Civ.	2.500	500	»	» »	.....	»»» »
Blanzy.....	C	30.000	500	»	26 »	févr août.	725 »
Azincourt.....	A	1.500	1/1500	»	00 »	.....	»»» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	»	100 »
Layon-et-Loire.....	A	1 850	1/1850		» »	.....	400 »
Epinac.....	A	2 400	1/2400	»	125 »	1^er^ décemb	1500 »
Loire.	A	80.000	1/80000	»	0 »	.....	138 75
Mont-Rambert.....	A	80.000	1/80000	»	9	.....	140 »
St-Etienne.....	A	80 000	1/80000	»	0 »	.....	138 75
Rive-de-Gier.....	A	80 000	1/80000	»	17 »	.....	242 50
Mayenne et Sarthe.....	A	12.800	1/12800	»	25 »	.....	195 »
Grand'Combe.....	A	24.000	1/24000	»	70 »	janv. juill.	702 50
Uniew et Fraisse.....	»	»	500	»	»	.....	140 »
Carmaux.....	C	110.000	150	»	0 75	mai.novem	58 75
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	.....	490 »
Houill. réun. à Quarégnon	A	0.720	250	»	Néant	.....	150 »
Charbonnages belges....	A	30.000	500	»	25 »	.....	485 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8 000	500	»	Néant	.....	»»» »
Soyaux anglais..	»	10 000	100	»	17 50	.....	»»» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	10 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	.....	110 »
Mounaies (cuivre) .....*Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.	15 »

DÉNOMINATION.	ANCIENNE ou nouvelle	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE	RESTE à VERSER.	DERNIER DIVIDENDE ou intérêts payés	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS COTÉ.
Tenes (cuivre).....*Mines*	C	24.000	100	»	Néant	.....	40 »
Pontgibaud, plomb argentif	A	10.000	1/10000	»	Néant	.....	270 »
Santander.....	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	560 »
Vieille-Montagne, zinc.. ..	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	310 »
Nouvelle-Montagne, zinc..	A	3.000	1.000	»	75 »	.....	750 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »	octobre ...	250 »
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre . .	60 »
Corphalie, zinc.....	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	400 »
Eschweiller, priv. zinc.....	A	8.500	375	»	10 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	9.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »
Silésie. zinc.....	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	100 »
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »	.....	911 25
Decazeville (Aveyron)... .	A	2.400	2.000	»	Néant	juin. déc..	2500 »
Alais (Gard)	A	10.000	1/10000	»	23 »	juin déc..	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)..	C	25.000	500	»	70 »	juin déc...	705 »
Allevard.....	»	»	1.000	»	» »	.....	1000 »
Basse-Indre.....		9.000	500	»	40 »	avril, oct..	700 »
Chatillon et Commentry...	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	105 »
Horme.....	A	10.000	1/10000	»	» »	.....	925 »
Maubeuge (Nord).....	A	9.000	1/9000	»	25 »	.....	265 »
Fourchambault.....	C	50 000	1/50000	»	10 »	.....	280 »
Marine et chemins de fer ..		54.000	1/54000	»	11 »	mai. nov.	365 »
Côte-d'Or.	»	»	500	»	» »	.....	300 »
Franche-Comté.....	C	40.000	500		15 »	mai.novem	340 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	0.000	1/10000	»	60 »	.....	600 »
Firminy.....	»	»	250	»	» »	.....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)...	C	»	500	»	» »	.....	395 »
Monceau-s. Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	690 »
Providence Belgique).....	A	5.500	1.000	»	100 »	septembre.	1150 »
Phœnix métallurgique....		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »
J.-F. Cail et C^ie^..... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	980 »
Caronte.....	C	70.000	100	15	Néant	.....	35 »
Chameroy.....	C	4.000	500	»	75 »	juin. déc.	705 »
Sandillot.....	C	2.200	250	»	50	.....	» »
Christofle.....	C	4.000	500	»	60 50	.....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	C	21.300	1/21500	»	2 »	.....	395 »
C^ie^ immobilière (Rivoli)...	A	240.000	100	»	20	janv. juill	97 50
Docks Louis-Napoléon.....	Civ.	200.000	250	125	Néant	.....	60 »
Paris ... .*Gaz*	A	160.000	1/10000	»	» »	mai,novem	770 »
Unions des Gaz.....	C	24.000	250	»	» »	janvier...	105 »
Marseille(et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	175 »
Nord (Belignolles).....	C	6.000	500	»	25 »	juindécemb	350 »
Est Vincennes).....	C	1.000	500	»	17 »	.....	» »
Versailles.....	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	480 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Etienne.....	A	1.050	1/1050	»	120 »	.....	1600 »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2000 »
La Guillotière, Valserl, Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	.....	1270 »
Wormmes.....	C	2.100	410	»	12 50	1^er^ octobre.	175 »
Malaga.....	»	»	»	»	» »	.....	175 »
C^ie^ centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	»»» »
Montpellier.....		1.000	1/1000	»	» »	.....	»»» »
Materly (Amiens).....*Filatures*	A	9.000	500	»	45 »	août.....	570 »
Colun.....	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	480 »
Société Lolnière.....	C	1.400	500	»	42 »	.....	» »
Pont-Rémy.....	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril...	450 »
Siècle..... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	.....	»»» »
Journaux réunis (*Constitution-nel et Peys*, journ. de l'empire)	C	0.000	500	»	45 »	janv. juill.	»»» »
Droit	C	100	2.500	»	000 »	.....	5.400 »
Saint-Gobain .....*Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	.....	»»» »
Montluçon.....	C	24.000	500	»	6 »	.....	105 »
Oignies. Belgique.....	A	12.000	500	»	30 10	septembre.	450 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1^er^ octobre.	60 »
Sétif (colonies de)..... *Divers*	A	0.000	500	»	35 30	mars sept.	100 »
Richer et C Vidanges	C	10.000	500	»	10	.....	100 »
Caoutchouc soupie	C	50.000	100	»	12 »	31 mars...	» »
Chollet et C^ie^	C	40.000	100	»	Néant	.....	10 »
C^ie^ générale des Eaux.....	A	80.000	250	»	13 »	.....	200 »
2 Cirques (E. Dejean et C^ie^)	C	0.750	200	»	10 »	5 fév. juill.	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES		Prix d'émission	Nombre.	Tour de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels	
Comp^ie^ générale des Omnibus ..	»	0.000	500	11	25 »	avril octob.	»»» »
C^ie^ imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	50	5 »	. .....	»»» »
Ports de Marseille.....	500	20 000	500	15	30 »	janv. juillet	490 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	512 50
Loire, anciennes.....	»	»	1.250	»	50 »	.....	1120 »
— nouvelles.....	»	10.000	1.250	75	50 »	février août	940 »
Cormeux (charbonnages).....	270	2.000	500	10	15 »	janv. juill.	»»» »
Télégraphie méditerranéen.....	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »
Vieille-Montagne.....	»	13.000	500	10	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1844.	500	2.400	500	»	27 50	avril octob.	»»» »
— — 1855-57..	500	8.000	000	50	30 »	janv. juillet	475 »
Creusot	»»»	»	»	»	» »	.....	»»» »
Chatillon et Commentry	250	20.000	312 50	25	15 »	mainovemb	221 50
Horme enc.....	475	2.400	500	30	25 »	30 juin déc.	493 »
— nouv.....	265	7.000	200	50	15 »	31 mars sept	265 »
J.-F. Cail et C^ie^	40	0 000	400	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon..	»	»	[illegible]	»	25 »	15 janv juill.	340 75
Gaz de Paris.....	415	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	440 »
Union des gaz.....	220	23.727	250	25	15 »	janv. fl	»»» »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 9 AU 15 JUILLET

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 9 Compt.	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Compt.	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Compt.	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Compt.	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Compt.	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Compt.	Vendredi 15 Terme
1175	2994	99	300.000	500	•	87 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1350	1355	1340	1345	1300	1310	1310	1350	1335	1335	1340	1350
919	1585	99	400.000	400	•	64 fr. pour 1858.	janvier 1859	Nord ancien	942 50	940	942 50	940	940	945	935	937 50	937 50	935	927 50	935
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	822 50	825	815	820	..	..	820	825	..	820	830	831
1618	1930	99	500.000	500	•	40 45 pour 1858	novembre	Est	655	660	655	655	660	..	657 50	650	642 50	642 50	650	650
1163	3934	•	600.000	500	•	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	867 50	867 50	870	875	880	867 50	870	870	860	862 50	867 50	867 50
793	1623	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1860	Midi	512 50	515	510	520	530	535	530	535	520	530	512 50	525
1199	2394	99	300.000	500	•	37 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	540	545	545	545	560	..	560	560	552 50	555	550	550
219	234	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	535	535	530	..	550	..	545	555	537 50	540	535	535
52	52	99	26.000	500	•	..	octobre 1857	Graissessac à Béziers	160	160	160	..	..	..	155	170	160	162 50	170	167 50
134	208	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	..	520	..	..	..	..	520	525	515	510	..	•
154	426	99	42.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	..	..	435	437 50	..	..	450	445	445	..	445	440
•	•	•	44.000	500	250	..	janvier 1859	Ardennes nouveau	..	..	470	470	..	..	490	500	465	495	..	490
33	33	99	16.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	..	..	..	..	..	..	..	..	..	•	..	•
79	69	99	15.000	500	•	•	•	Bordeaux à la Teste	..	•	..	•	..	..	..	..	..	•	..	..
1323	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	567 50	565	562 50	562 50	577 50	565	573 75	570	560	567 50	570	571 25
•	85	99	•	500	160	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	425	430	425	417 50	430	425	430	430	425	420	425	427 50
•	4162	85	600.000	500	350	5 0/0	13 juny. 1859	Russes	512 50	540	..	..	..	510	..	507 50	508 25	505	505	506 25
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	287 50	•	286 25	•	290 25	•	290	•	285	•	285	•
208	247	99	72.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	..	•	..	•	..	•	..	•	420	•	..	•
162	179	•	37.365	500	•	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	..	•	..	•	..	•	•	•	•	•	..	•
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	450	450	477 50	450	455	450	460	460	457 50	455	470	450
1306	3133	99	312.500	500	300	..	janvier 1859	Lomb.-Vénit.-Sud-lomb.	545	•	550	•	567 50	•	567 50	•	560	•	560	•
•	619	99	170.000	400	..	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	340	350	350	..	350	..	410	410	400	..	400	..
14	44	99	7.500	250	•	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	..	•	•	•	•	•	•	•	..	•	..	•
•	132	99	47.500	500	250	6 0/0	janvier 1859	Séville à Xérès	..	•	537 50	•	..	•	540	•	..	•	..	•
•	•	99	38.000	500	175	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•	..	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	9	11	12	13	14	15
1848	5.000	1906	•	•	1.250	décembre.	60	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	..	•	..	..	..	•
1842-1849	12.000	1903	•	•	1.250	mars.	50	Do.	St-Germain (nouvelles)	..	..	•	•	..	•
•	2.775	1904	•	•	1.250	mars.	50	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	..	..	..	..	..	..
1852	8.906	1901	1125	•	1.250	décembre.	50	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	..	1440	..	..	..	..
1848	13.333	1908	750	•	1.250	décembre.	50	Do.	Do (nouvelles), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1843	6.400	1903	•	•	1.250	mars.	50	Do.	Versailles, rive droite (nouvelles)	..	..	..	..	..	•
1852-1854	31.591	1903	divers.	•	1.250	avril.	50	Do.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1845-1847	15.000	1925	divers.	•	1.250	février.	50	mars, septembre	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	..	..	..	..	..	..
1852	80.000	1905	1650	•	1.250	septembre	50	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	975	975	985	..	..	..
1847-1854	26.750	1908	divers.	•	1.250	novembre.	50	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	..	..	..	..	..	..
•	20.000	1905	•	•	625	mars	25	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	..	..	..	..	..	..
1854	102.014	1952	•	•	625	décembre.	25	Do.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	..	..	..	..	473	..
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	..	..	..	..	467 50	..
1852	384.998	1952	divers	•	650	avril.	25	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	470	473	..	480	490	490
1845	22.000	1945	500	•	400	•	15	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	..	..	..	..	..	..
1845	8.000	1919	•	•	1.250	juin.	40	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	..	..	..	..	..	..
1845	17.418	1944	500	•	512	mai	16 87	Do.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•	•	•	•	•	..
1854	131.107	1951	•	•	500	décembre.	15	Do.	Grand-Central (anciennes)	..	278 75	..	..	..	..
1855	255.000	1950	•	•	500	décembre.	15	Do.	Do (nouvelles)	290	277 50	290	..	280	285
1852	63.613	1952	•	•	500	décembre.	15	Do.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	..	..	290	..	..	290
1855	264.990	1954	divers.	•	500	avril.	15	Do.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	..	292 50	292 50	..	295	295
1852-1857	1162.000	1951	divers	•	500	décembre.	15	Do.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	285	295	285	298 75	290	298 75
1851-54-57	600.000	1956	divers.	•	500	mai.	15	Do.	Nord	300	298 75	298 75	295	292 50	295
1855	87.719	1951	285	•	500	décembre	15	Do.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	..	295	..	..	..	..
1857	51.545	1954	•	•	500	décembre.	15	Do.	Do (nouvelles)	..	292 50	..	292 50	292 50	..
•	250.000	1955	•		500	avril.	15	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290	292 50	..	..	292 50	296 25
•	1.000.000	1951	divers.	•	500	avril.	15	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	278 75	278 75	280	292 50	292 50	292 50
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15	Do.	Bourbonnais	..	295	..	295	295	291 50
•	249.798	1957	285	•	500	•	15	Do.	Midi .... gar.	280	280	..	281 25	281 25	283 50
•	22.610	1958	290	•	500	•	15	avril, octobre.	Bességes à Alais	..	270	..	..	270	..
1857	512.000	1949	270	•	500	mai.	15	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	..	280	282 50	284 50	281 50
•	26.273	1955	•	•	500	•	15	janvier, juillet.	Ardennes	275	275	275	275	275	275
•	28.000	1957	•	•	500		15	Do.	Dauphiné .... gar.	277 50	277 50	277 50	277 50	277 50	275
1858	600.000	1958	•	•	500	•	15	Do.	Paris-Lyon-Méditerranée	287 50	287 50	287 50	290	290	290
•	561.695	1946	275	•	500	•	15	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	250	255	250	260	255	260
1857	200.000	1949	275	•	500	•	15	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens .... gar.	250	250	250	253	253 75	252 50
1858	..	1951	250	•	500	•	15	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240	240	245	250	247 50	250
1858	17.544	•	•	•	500	avril	15	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	240	247 50	..	250	255	255
153-56	10.000	•	Divers.	•	500	•	15	janvier, juillet.	Manage à Erquelinnes	..	..	..	..	..	..
•	109.500	1937	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	111 25	115	117 50	120	120	120

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 9 Comptant	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Comptant	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Comptant	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Comptant	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14 Comptant	Jeudi 14 Terme	Vendredi 15 Comptant	Vendredi 15 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	67 85	68 ..	68 65	68 65	69 70	69 60	69 10	69 25	68 25	68 30	68 60	68 60
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	68 70	68 75	68 50	61 ..	70 75	70 75	70 ..	70 ..	69 ..	69 15	69 25	69 45
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	95 ..	95 50	95 50	95 50	96 50	96 75	96 50	96 65	95 25	95 50	95 75	95 35
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2900	•	2900	•	2850	•	2900	•	2850	•	2850	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	710	•	710	•	700	•	..	•	..	•	..	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	640	640	..	..	660	..	660	..	660	660	657 50	..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	455	•	455	•	465	•	480	•	460	•	460	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 do do	..	•	410	•	..	•	400	•	..	•	416	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 do do	95	•	95	•	95	•	95	•	95	•	95	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 do novembre	90	•	90	•	..	•	90	•	90	•	..	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	..	•	900	•	900	•	..	•	..	•	..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	797 50	800	795	800	8.0	802 50	840	835	847 50	803	830	835
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1075	•	..	•	1075	•	1075	•	1075	•	1075	•
Do do 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	470	•	470	•	470	•	470	•	470	•	470	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	212 50	•	212 50	•	215	•	217 50	..	218 75	•	220	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés												
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	95 o/o	•	95 5/8	•	95 2/8	•	96 o/o	•	95 5/8	•	95 5/8	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	85 ..	•	85 50	•	85 ..	•	87 ..	•	87 ..	•	88 ..	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	..	•	54 ..	•	..	•	52 50	•	55 ..	•	53 ..	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	.. o/o	•	..	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	.. o/o	•	84 1/2	•	.. o/o	•	82 50	•	85 o/o	•	.. o/o	•
Do 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•
Do Do 1857, jouissance janvier 1859	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•
Do intérieure, jouissance janvier 1859	.. o/o	•	.. o/o	•	41 1/2	•	40 o/o	•	40 o/o	•	.. o/o	•
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	.. o/o	•	44 1/2	•	.. o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•	41 o/o	•
	..	•	105 ..	•	..	•	..	•	..	•	..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 985 — 18e ANNEE — N° 30 — SAMEDI 23 JUILLET 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

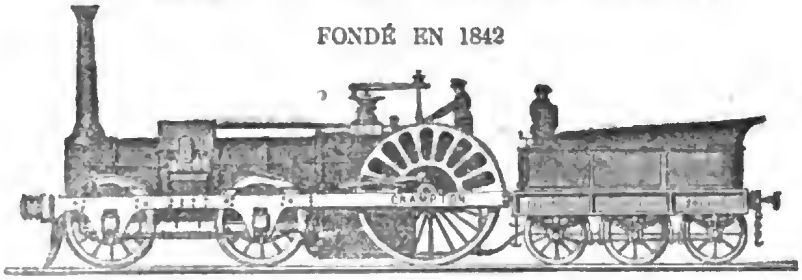
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 6 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 665. — Banque de France, 666. — Les chemins Lombards-vénitiens, 666. — Chemin du nord de l'Espagne, 667. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 667. — Chronique des chemins de fer, 667. — Avis aux actionnaires, 667. — Bulletin des recettes de la semaine, 668. — Direction générale des postes, 668 — Crédit foncier de France, 669. — Société anonyme des mines de la Grand'Combe. Rapport, 669. — Société des ingénieurs civils, 673. — Compagnie Franco-américaine, 674. — Forges, 674. — Recettes des chemins de fer, 675, 676. — Annonces, 676, 677. — Chronique de la Bourse, 678. — Tableau des valeurs industrielles, 679. — Bourse, 680.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les mois de juillet et d'août sont des mois de chômage pour la spéculation. La campagne, les eaux ont dépeuplé la Bourse. Cette année surtout où la suppression de la coulisse a fait des loisirs à une classe nombreuse d'intermédiaires, le vide devait se produire d'une manière plus complète encore, et par suite le marché est moins animé. Les cours de la rente se ressentent de cette stagnation, et le prix de 68 fr. est celui autour duquel se traitent toutes les affaires, sans grands efforts pour élever ou affaiblir le cours des fonds publics.

Les chemins de fer donnent lieu à peu de transactions, et le Crédit mobilier seul a le privilége d'attirer la spéculation, mais cependant dans des proportions moindres que par le passé.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 85, ferme à 67 20.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 50, ferme à 95 35.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 68 90, et les coupures non escomptables 68 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

RÉSEAU DU SUD DE L'AUTRICHE.....	64.18 0/0
OUEST SUISSE.....	51.64 0/0
BESSÈGES A ALAIS.....	30.61 0/0
LYON-GENÈVE.....	30.21 0/0
DAUPHINÉ.....	22.49 0/0
MIDI.....	20.30 0/0
AUTRICHIENS.....	12.33 0/0
ARDENNES.....	7.51 0/0
SARAGOSSE.....	4.37 0/0
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (Paris-Marseille)	1.»» 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

OUEST.....	1.25 0/0
EST.....	2.34 0/0
ORLÉANS.....	2.51 0/0
NORD.....	10.02 0/0

J.-G. BORDOT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	15 juillet	22 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	68 60	67 20	»» »»	1 40
Banque de France	2850 »	2850 »»	»» »»	» »»
Consolidés.....	95 5/8	95 »»	»» »»	» 5/8
Crédit foncier...	660 »»	640 »»	»» »»	20 »»
Crédit mobilier..	825 »»	761 25	»» »»	63 75
Comptoir d'Esc^te	700 »»	680 »»	»» »»	20 »»
Orléans.....	1350 »»	1325 »»	»» »»	25 »»
Nord.....	935 »»	910 »»	» »»	25 »»
Nord nouveau...	820 »»	800 »»	» »»	20 »»
Est.....	650 »»	632 50	»» »»	17 50
Paris-Méditerran^e	867 50	845 »»	»» »»	22 50
Midi.....	525 »»	497 50	»» »»	27 50
Ouest.....	550 »»	537 50	»» »»	12 50
Genève.....	535 »»	512 50	»» »»	22 50
Dauphiné.....	510 »»	500 »»	»» »»	10 »»
Graissessac-Béziers	167 50	162 50	»» »»	5 »»
Ardennes ancien.	440 »»	415 »»	»» »»	25 »»
Ardennes nouveau	480 »»	470 »»	»» »»	10 »»
Ch. Autrichiens..	571 25	542 50	»» »»	28 75
Victor-Emmanuel	427 50	405 »»	» »»	22 50
Russes.....	506 25	500 »»	»» »»	6 25
Romains.....	400 »»	350 »»	»» »»	50 »»
Sud-Autrich.-Lombards	560 »»	531 25	»» »»	28 75
Saragosse.....	450 »»	435 »»	» »»	15 »

Digitized by Google

BANQUE DE FRANCE.

La Banque de France occupe parmi les institutions de crédit en Europe une situation prépondérante que lui contesterait vainement la banque d'Angleterre elle-même.

Cette prépondérance se manifeste surtout par la confiance qu'inspirent dans le monde entier ses billets et sa signature.

Ce n'est pas l'importance de ses priviléges et de son capital qui a placé si haut la Banque de France ; c'est la grandeur et la solidité de son crédit, dues à soixante ans d'une sagesse supérieure dans l'administration de la Banque et à une inaltérable fidélité dans l'exécution des engagements pris. Le crédit de la Banque de France est intimement lié à tout le système financier de notre pays ; il profite non-seulement au commerce, non-seulement à l'Etat, mais au corps social tout entier.

Il nous semble donc qu'une pareille institution, dont le mécanisme est si simple et si facile à saisir, devrait être, plus qu'aucune autre, à l'abri d'atteintes inconsidérées. La Banque de France est le centre de tant d'intérêts de premier ordre qu'il ne nous paraît pas permis de traiter avec légèreté ce qui la concerne.

C'est cependant ce que vient de faire un journal belge très répandu, qui a donné place dans ses colonnes à un article sur la Banque de France dont nous extrayons les quelques lignes suivantes, où l'on essaie d'établir le compte des exigibilités immédiates de la Banque.

« Si l'on compte ce que la Banque peut » avoir à rembourser immédiatement contre » espèces, on voit :

» Billets de banque. . .	733 millions.
» Compte courant du » Trésor	176 —
» Comptes courants . .	283 —
	1,192 millions.

» Soit un millard cent quatre-vingt-douze » millions de dette immédiatement rem- » boursable pour un actif immédiatement » disponible de 560 millions seulement. »

Et ce journal ajoute :

« Tout est pour le mieux aujourd'hui » dans la meilleure des banques possibles ; » mais si la guerre avait dû continuer, c'était » déjà le cas d'apporter une certaine pru- » dence dans les opérations de ce grand éta- » blissement de crédit qui est le régulateur de » la confiance commerciale et financière. Le » moindre trouble dans l'économie de son » système laisse des traces profondes, et il » est d'une bonne prévoyance du gouverne- » ment de la Banque d'exercer à ce sujet » une salutaire vigilance. »

Ces lignes n'ont certainement pas été écrites dans un esprit de bienveillance, mais elles ne sont pas seulement injustes, elles sont dénuées de la plus simple notion des affaires de la Banque de France, et l'ignorance prend ici de telles proportions qu'elle devient invraisemblable.

Une seule chose est exacte : c'est que les exigibilités de la Banque s'élèvent à 1,192 millions, et même à 1,217 millions, si l'on y comprend les comptes divers créditeurs, les billets à ordre et les écépissés payables à vue, et les arrérages des valeurs transférées ou déposées.

Mais en face de ces 1,200 millions, qui peuvent devenir immédiatement remboursables, prétendre que la Banque n'a d'autre ressource que ses 560 millions de numéraire en caisse, c'est étrangement abuser de la crédulité du public, si enclin à adopter de confiance des assertions qu'il ne peut pas ou plutôt qu'il ne sait pas contrôler.

Outre les 560 millions qui forment son encaisse métallique, la Banque a pour répondre de ses obligations la totalité de son portefeuille montant à 532 millions; plus ses avances sur effets publics montant à 43 millions ; plus ses avances sur actions et obligations de chemins de fer, montant à 150 millions ; plus ses comptes courants débiteurs montant à 8 millions ; ensemble 1,295 millions, c'est-à-dire au moins 78 millions de plus que ses exigibilités.

Qu'on ne dise pas que ce ne sont pas là des ressources immédiates. Nous prenons les termes même de l'hypothèse où l'on se place : celle où le public et l'Etat réclameraient à la fois et sur-le-champ le remboursement des 1,200 millions qui leur sont dus. Si le cas se présentait jamais, il impliquerait évidemment la liquidation de la Banque de France. Mais alors que ferait la Banque? Elle suspendrait à l'instant même ses escomptes, et par conséquent, dans un délai d'environ quarante à quarante-cinq jours, qui représente la moyenne des échéances de son portefeuille, les 532 millions de ce portefeuille rentreraient dans sa caisse, sous la forme de numéraire ou de ses propres billets. Elle exigerait de même le remboursement immédiat de ses avances sur effets publics, sur actions et obligations, et de ses comptes courants débiteurs, tous remboursables dans un délai moyen de 40 à 45 jours.

Le tout s'opérerait pendant le temps matériellement nécessaire pour exécuter le remboursement à bureau ouvert des 1,200 millions qu'elle doit.

En définitive, cette liquidation terminée et tous les remboursements effectués, la Banque demeurerait en possession :

1° D'une somme de 78 millions environ, excédant de ses prêts sur ses obligations, ci.	78 millions.
2° Ses avances à l'Etat. .	65
3° Rentes de la réserve. .	13
4° Rentes, fonds disponibles.	52
5° Immeubles.	10
Ensemble. . . .	218 millions.
Représentant et au delà son capital qui est de.	182,500,000
Ses bénéfices en addition du	
A reporter....	182,500,000
Report....	182,500,000
capital	1,510,000
Sa réserve.	12,980,000
Sa réserve annuelle. . . .	9,125,000
Et sa réserve immobilière.	4,000,000
	210,115,000

La situation de la Banque de France est donc la plus claire, la plus satisfaisante et la plus sûre qui se puisse imaginer, puisqu'en supposant l'hypothèse chimérique d'un remboursement immédiat, c'est-à-dire d'une liquidation, elle serait à même d'y faire face, et qu'elle conserverait encore plus que l'intégralité de son capital.

Le gouvernement de la Banque n'a donc que faire des conseils de prudence qu'on lui donne avec tant de désinvolture. Dans les circonstances difficiles, il a poussé la circonspection au point de se faire accuser de timidité ; et lorsque la situation est calme et prospère, comme elle n'a cessé de l'être depuis un an, des insinuations du genre de celles que nous venons de réfuter ne sauraient être redressées trop sévèrement, car elles portent l'empreinte de calculs intéressés et nuisibles au bien public.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS LOMBARDS-VÉNITIENS.

La suppression de la coulisse avait entraîné comme conséquence naturelle la suppression du marché à terme des actions des chemins lombards-vénitiens. Par une décision de la chambre syndicale des agents de change, cette lacune si préjudiciable aux intéressés a été comblée, et désormais les actions des lombards-vénitiens seront cotées à terme avec un versement seulement de 250 fr. Dans ce moment les actions ne sont versées qu'à 200 fr. ; mais un appel de fonds de 50 fr. qui va être fait régularisera cette situation.

Les recettes sur les chemins de fer lombards-vénitiens, depuis l'annexion du chemin de fer de Trieste, ont pris une marche supérieure, et quoique les transports de troupes et du matériel de guerre aient pu contribuer à l'élévation des recettes, on ne peut cependant méconnaître que la fusion de l'ancien réseau lombard avec le chemin de fer de Trieste n'ait donné à cette Société une importance plus grande sous le rapport des recettes.

Les recettes kilométriques au 15 juillet s'élevaient à 26,751 fr. Sans doute les recettes accidentelles de la guerre tiennent une place importante dans ce chiffre élevé ; mais on ne peut pas douter que les recettes de la paix et le mouvement d'affaires qu'elle engendre n'exercent une influence capable de compenser les transports de la guerre, sur une ligne qui, comme celle de Trieste, est l'unique voie commerciale qui puisse alimenter l'Autriche et une partie de l'Allemagne.

F. Grimaud.

Digitized by Google

CHEMIN DU NORD DE L'ESPAGNE.

La résolution prise par la chambre syndicale des agents de change à l'égard des chemins Lombards-Vénitiens s'étendra probablement bientôt à la ligne du Nord de l'Espagne, et par suite les administrateurs de cette Compagnie trouveront des facilités de négociation, qui, jusqu'à ce jour, avaient leurs limites marquées par le décret du 22 mai 1858.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 15 JUILLET 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 15 JUILLET
Paris-Méditerranée	38 473 73	867 50
Nord	30.895 »»	935 »»
Orléans	22.573 20	1350 »»
Ouest	20.765 49	550 »»
Bességes	20.209 20	460 »»
Est	18.624 26	650 »»
Genève	13.978 70	535 »»
Midi	12.743 52	525 »»
Ardennes	10.461 25	440 »»
Daophiné	9.972 45	515 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	26.751 46	560 »»
Autrichiens	11.556 »»	571 25
	Au 8 juillet.	
Saragosse	11.631 71	440 »»

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On termine en ce moment dans les ateliers du chemin de fer de l'Est le train destiné par la Compagnie des chemins de fer russes à être offert à l'empereur Alexandre. On se rappelle que ce travail a déjà été exécuté, mais qu'il a péri presque entièrement dans un naufrage en face de Cronstadt. Le *Nord* de Bruxelles nous fournit sur ces wagons les détails suivants :

« Le nouveau train est d'une rare magnificence. Il comprend huit voitures : une pour l'empereur, une pour l'impératrice, une pour le grand-duc Constantin, une pour salon, une pour les aides de camp, une autre pour les gens de service, une pour salle à manger et une dernière pour les bagages. Les trois premières comprennent une chambre à coucher, un salon et un cabinet : toutes communiquent entre elles.

« Ces appartements roulants sont meublés et tapissés en soie; un appareil de calorifère les chauffe entièrement, mais à l'extérieur on a réellement épuisé tous les embellissements possibles ; le wagon du grand-duc, notamment, est couvert d'armoiries et des attributs de sa double fonction de grand-amiral et de général. Le train coûte environ 400,000 francs, et à ce sujet je me permettrai une rectification. On a beaucoup parlé du train offert à l'occasion du camp de Châlons, à l'empereur, et on a évalué la dépense de la Compagnie à un million. Ce train n'a pas coûté 200,000 fr.; à quoi bon exagérer?

—La Compagnie de l'Est a fait poser une seconde voie sur l'embranchement de Reims à Epernay, qui devient maintenant une ligne importante depuis qu'elle marche sur les Ardennes et le Nord.

— On se rappelle qu'il a été question, dans le temps, d'un projet de chemin de fer aérien circulaire-indéraillable dans Paris. La *Revue municipale*, dans son numéro du 20 juillet, revient sur ce système de locomotion. Voici son appréciation nouvelle :

« Beaucoup se sont laissé effrayer par l'idée terrible d'introduire autour et au centre de la cité une circulation incessante de locomotives enflammées, mais ensuite l'imagination se familiarise peu à peu avec l'exécution d'un projet qui paraissait impraticable et sur tout intolérable au premier abord; puis, on calcule les heureux effets d'un chemin de fer tournant sur de beaux portiques. Cette nouveauté qui choque au premier coup d'œil, aurait un grandiose monumental; les portiques pourraient former *une troisième contre-allée abritée* pendant les mauvais temps, et bientôt il est probable que le chemin aérien qui nous paraissait une monstruosité deviendrait un objet de distraction et de commodité pour le Parisien qui se serait fait à son mode d'existence et l'aurait exploitée sous toutes ses faces.

« Telle sera, rien n'empêche de le croire, l'histoire du chemin de fer aérien dans Paris. Car personne ne saurait mettre en doute les services multiples qu'il est appelé à rendre à la circulation de la ville, aux relations de tous genres ainsi qu'à l'exécution des règlements de salubrité auxquels il prêtera un secours efficace. L'éclairage et la distribution des eaux s'appuieront aussi merveilleusement sur ses harmonieuses colonnades. Tous ces avantages on les saisit et on les comprend ; le point important est de surmonter la première impression, d'accepter la circulation des locomotives dans Paris, au milieu de nos grandes artères et à vingt-cinq pieds au-dessus de nos têtes. — Le premier effroi surmonté, le chemin de fer aérien circulaire fait son début dans le monde, et commence par Paris la transformation qu'il doit produire dans le régime de nos villes actuelles. »

— La création si féconde des voies ferrées dans l'Italie méridionale commence à porter ses fruits non seulement pour les contrées qu'elles traversent, mais encore pour les pays voisins. Partout le mouvement s'organise, et voici ce qu'on nous écrit de Sicile :

« La question des chemins de fer commence à s'agiter plus sérieusement en Sicile. Un journal vient de se fonder dans le but de s'occuper exclusivement de cette grande industrie, sous le titre de : *Le Ferrovie Sicule*. D'après les premiers numéros, l'initiative serait due à une Société anonyme, fondée sous le patronage du prince de Santa-Elia dans le but d'étudier une ligne de Licata à Caltanissetta, pour relier au littoral les principales mines de soufre. Une maison hollando-belge, qui a proposé à cette Compagnie de construire la ligne, a procédé à des études, et a agrandi le projet. Elle se propose de construire un réseau comprenant la ligne de Licata à Caltanissetta, et se continue par les lignes de Caltanissetta à Catane, de Catane à Messine et de Messine à Palerme. »

F. Grimaud

AVIS AUX ACTIONNAIRES(1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 juillet. — **Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire. (Voir aux annonces.)

30 juillet. — **Société privilégiée Pio latina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures. Dépôt de 20 actions douze jours avant la réunion, à Paris, à l'agence administrative, rue Taitbout, 57.

30 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19. Dépôt des titres, au siége de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours avant la réunion.

4 août. — **Chemin de fer de la ligne d'Italie.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire à Genève.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Depuis le 13 juillet. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Intérêts de 3 fr. 75 c. pour les actions non libérées, et de 12 fr. 50 c. pour les actions entièrement libérées; à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

15 juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

1er au 10 août. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Paiement de 150 fr. restant dus pour la libération intégrale des actions. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 31 juillet. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour le versement de 15 0/0 par action appelé par avis

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 9 juillet.

Digitized by Google

du 28 mars 1859 et publié dans notre numéro du 9 avril, page 324. (Voir aux annonces du 16 juillet.)

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Du 16 au 31 août. — **Chemin de fer impératrice Elisabeth.** — Dernier appel de 15 0/0 formant libération des actions. A Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 317.)

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces de ce jour, page 677.

F. G.

DIRECTION GÉNÉRALE DES POSTES.

La direction générale des postes vient de publier le règlement qui suit pour l'exécution de la nouvelle loi sur le transport par la poste des valeurs déclarées, que nous avons analysée dans notre numéro du 9 avril dernier.

1° *Lettres chargées.*

§ 1er. — Il est permis d'insérer des billets de banque, des bons, coupons d'intérêts et de dividendes payables au porteur, dans les lettres, *sous la condition que ces lettres seront présentées à la formalité du chargement.*

Il est également permis d'insérer dans les lettres chargées des titres et valeurs papiers de toute nature.

Il est expressément défendu d'insérer dans les lettres chargées de l'or, de l'argent, des bijoux et autres effets précieux.

En cas de perte d'une lettre chargée, l'administration est responsable d'une indemnité de 50 fr.

§ 2. — Les lettres à charger doivent être présentées sous enveloppe scellée d'au moins deux cachets en cire portant sur les quatre plis de l'enveloppe; l'empreinte des cachets doit être uniforme et reproduire un signe particulier à l'envoyeur.

Le nombre des cachets exigibles peut être porté à cinq ou plus, suivant la dimension de l'enveloppe.

§ 3. — Le port des lettres chargées circulant de bureau de poste à bureau de poste dans l'intérieur de la France, celui des lettres de même nature de la France pour la Corse et l'Algérie, et réciproquement, est soumis à une progression de poids différente de celle qui règle la taxe des lettres ordinaires. Elle a été fixée par la loi du 4 juin 1859, ainsi qu'il suit :

Jusqu'à 10 grammes, inclusivement, 20 c.;

Au-dessus de 10 grammes jusqu'à 20 grammes, inclusivement, 40 c.;

Au-dessus de 20 grammes jusqu'à 100 grammes, inclusivement, 80 c.;

Au-dessus de 100 grammes et pour chaque 100 grammes, ou fraction de 100 grammes, 80 centimes en sus.

Toute lettre chargée doit, indépendamment du port ci-dessus indiqué, un droit fixe de 20 centimes pour le chargement.

§ 4. — L'expéditeur d'une lettre chargée peut demander, au moment où il dépose cette lettre, qu'il lui soit donné avis de sa remise au destinataire; à cet effet, il paye, d'avance, pour l'affranchissement de l'avis, un droit de poste de 10 centimes, représentant le port d'une lettre de la ville pour la ville.

2° *Lettres contenant des valeurs déclarées.*

§ 5. — L'expéditeur qui veut s'assurer, en cas de perte, le remboursement des valeurs payables au porteur insérées dans une lettre, doit la faire charger, comme il est dit § 1er ci-dessus, et, en outre, faire la déclaration des valeurs que cette lettre contient.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859			1858			DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES	RECETTES PAR KIL.	en plus	en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 9 au 15 juillet	1618	1,078,760 75	666 72	1566	1,069,310 58	682 82	» »	2 34
ORLÉANS (1)	9 — 15 —	1475	1,120,967 24	759 98	1372	1,069,595 85	779 58	»	2 51
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	9 — 15 —	1406	1,809,709 31	1,287 10	1346	1 480,730 50	1,100 10	1 »	»
OUEST (1)	9 — 15 —	1188	948,808 23	798 66	1013	819,335 60	808 82	»	1.25
NORD (1)	9 — 15 —	964	1,038,757 25	1,077 »	862	1,031,768 99	1,197 »	»	10.02
MIDI (1)	9 — 15 —	793	349,787 80	441 09	791	290,020 93	366 63	20.30	»
LYON A GENÈVE	9 — 15 —	231	130,634 51	565 51	227	98,593 03	434 33	30.21	»
ARDENNES (1)	9 — 15 —	157	59,589 35	379 61	92	32,373 57	354 »	7.51	»
DAUPHINÉ	9 — 15 —	134	49,898 66	372 37	134	40,747 95	304 06	22.49	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	9 — 15 —	33	25,081 55	760 05	33	19,202 65	581 90	30.61	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	9 — 15 —	1323	402,805 »	304 46	1164	315,451 »	271 »	12.33	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	9 — 15 —	1185	1,517,545 70	1,196 24	1070	779,617 96	728 61	64.18	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	9 — 15 —								
SARAGOSSE	2 — 8 —	462	214,656 42	445 35	455	194,138 98	426 46	4.37	»
VICTOR-EMMANUEL	— —	» » »	» » » » »	» » »	» » »	» » » » »	» » »	» »	» »
OUEST SUISSE	8 juillet 14 —	80	37,103 96	863 79	80	24,315 81	306 44	51.64	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

La déclaration est portée à l'angle gauche supérieur du recto de l'enveloppe; elle énonce en francs et centimes, et en toutes lettres, le montant des valeurs insérées.

La déclaration ne doit pas excéder 2.000 *fr.*; mais le même expéditeur peut adresser, à la fois, au même destinataire, plusieurs lettres portant une déclaration de valeurs.

La déclaration doit être écrite d'avance par l'expéditeur lui-même, sans rature ni surcharge, même approuvée, sous peine de refus d'admission.

§ 6. — En cas de déclaration de valeurs insérées dans une lettre, il est perçu indépendamment des droits ci-dessus fixés (§ 3), pour le port de la lettre et pour le chargement, un droit de 10 centimes par chaque 100 francs, ou fraction de 100 francs, sur le montant de la déclaration.

Si la lettre se perd, l'administration, sauf le cas de perte par force majeure, est intégralement responsable des valeurs déclarées, *jusqu'à concurrence de* 2,000 *francs, maximum que la déclaration ne peut dépasser.*

§ 7. — Il n'est pas reçu de lettre contenant des valeurs déclarées à destination de l'étranger, ni des bureaux français à l'extérieur et aux armées; réciproquement, les bureaux français à l'extérieur et aux armées ne reçoivent pas le dépôt de lettres contenant des valeurs déclarées à destination de France, de Corse ou d'Algérie, et n'en échangent pas entre eux; mais ces bureaux continuent à expédier et à recevoir des lettres chargées.

Toute lettre contenant des valeurs déclarées, adressée en France à un destinataire parti pour l'étranger, est renvoyée à l'expéditeur.

Les lettres contenant des valeurs déclarées ne sont pas portées à domicile, lorsqu'elles sont adressées à un destinataire résidant hors de la commune, siége du bureau; dans ce cas, le destinataire est invité à retirer la lettre au guichet.

§ 8. — Les formalités exigées pour les lettres chargées sont applicables aux lettres contenant des valeurs déclarées, notamment en ce qui concerne le mode de fermeture prescrit par le § 2 ci-dessus.

La faculté donnée à l'expéditeur d'une lettre chargée, de demander qu'il lui soit envoyé avis de la remise de cette lettre au destinataire (§ 4), est également applicable aux lettres contenant des valeurs déclarées.

3° Lettres ordinaires mises à la boîte.

§ 9. — Il est expressément défendu de mettre à la boîte une lettre à destination de la France ou de l'étranger qui contiendrait des matières d'or ou d'argent, des bijoux ou autres effets précieux, des billets de banque, bons, coupons de dividendes ou d'intérêts payables au porteur.

En cas d'infraction, l'expéditeur est puni d'une amende de 50 *à* 500 *francs.*

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Remboursements anticipés des prêts.

L'indemnité à laquelle donnent lieu, en vertu de l'art. 63 des statuts de la Société, les remboursements anticipés des prêts, est réduite à un demi pour cent, quelle que soit l'époque de ces remboursements.

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE LA GRAND'-COMBE

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs,

L'exercice 1858 a été pour les exploitations houillères en général, et pour nous en particulier, une année d'épreuves difficiles. Les consommations ont subi une forte réduction, la concurrence s'est étendue et est devenue plus active, les prix se sont abaissés et il a fallu restreindre la production, tout en continuant de subir une surélévation considérable des prix de revient que les circonstances antérieures avaient successivement amenée.

Aussi, Messieurs, si vous n'aviez, en réglant les exercices précédents, procédé avec une prévoyance et une modération dont nous avons à nous féliciter aujourd'hui, devriez-vous vous résigner à une forte réduction sur le dividende à répartir pour l'exercice 1858.

Mais pendant les exercices précédents, et notamment pendant les deux derniers, vous avez réservé sur les bénéfices des sommes importantes qui n'ont pas été distribuées; vous êtes donc libres aujourd'hui d'en disposer et vous aurez à décider tout à l'heure, sur la proposition du conseil, dans quelle mesure il convient d'appliquer les réserves du passé à améliorer le présent.

Nous aurons à revenir plus tard sur cette question très-intéressante pour chacun de MM. les actionnaires, très-importante aussi au point de vue de la bonne administration de la Société; mais nous devons auparavant, pour éclairer et motiver votre délibération, vous faire connaître les divers résultats de nos exploitations pendant le cours de cet exercice.

Nos extractions ont été restreintes à 347,000 tonnes, c'est-à-dire à peu de chose près au chiffre de notre production de 1855.

C'est juste 100,000 tonnes de moins qu'en 1857.

Quant aux ventes qui s'étaient élevées à 432,000 tonnes en 1857, elles n'ont été que de 363,000 en 1858.

Enfin les bénéfices sociaux, qui s'étaient élevés à 1,935,497 fr. 60 c. en 1857, ne sont plus, pour 1858, que de 1,001,307 fr. 66 c.

C'est, comme vous le voyez, Messieurs, une diminution considérable; mais elle tient à des causes dont les deux principales, nous devons l'espérer, ne se reproduiront pas au même degré.

La première, la plus importante, celle qui a influé sur les résultats de la manière la plus fâcheuse, c'est la diminution de la consommation et conséquemment de notre production.

La seconde, l'élévation du prix de revient et aussi une certaine réduction sur les prix de vente, a exercé une influence fâcheuse, mais beaucoup moins grave que la diminution considérable de notre production.

Nous avons le droit d'espérer que désormais notre production ne sera pas exposée à des variations subites comme celle que nous venons de signaler pour l'exercice 1858. Nous avons préparé, à cet effet, des mesures que nous aurons l'honneur de vous exposer dans le cours de ce rapport; et plus tard des faits nouveaux sont venus, en même temps, sanctionner l'utilité des mesures dont nous parlons et nous assurer une nouvelle et importante consommation. Nous voulons parler des livraisons à faire à la marine impériale.

Les résolutions que le gouvernement vient de prendre au sujet de l'approvisionnement de combustible pour la flotte, et les mesures que nous avions préparées et qui nous mettent en état de prendre part à cet approvisionnement dans une proportion convenable, méritent toute votre attention. Nous vous demanderons la permission de vous en entretenir, Messieurs, après que les objets principaux que nous avons à traiter vous auront été soumis.

EXPLOITATION ET COMMERCE.

Ainsi que nous vous l'annoncions tout à l'heure, l'exploitation en 1858 a produit 347,044 tonnes.

En 1857 nous avions extrait, 446,561 —

Nous avons donc éprouvé, en 1858, une réduction sur nos extractions de 99,517 —

C'est-à-dire de presque exactement 100,000 tonnes.

En 1856, notre extraction s'était élevée à 415,000 tonnes.

Ainsi la production de 1858 est encore inférieure de 68,000 tonnes à celle de 1856.

Enfin, il faut remonter jusqu'à l'exercice 1855 pour retrouver une production qui ne soit pas très-supérieure à celle de 1858.

Cette énorme réduction, absolument forcée dans nos extractions par la diminution subite des consommations, explique suffisamment comment il s'est fait que les prix de revient se sont maintenus, pendant tout cet exercice, à un taux très-élevé qui a contribué à réduire notablement nos bénéfices.

Quant aux ventes et consommations, elles se sont élevées, pour l'exercice 1858, à un total de 363,513 tonnes.

En 1857 ce total était de 432,321 —

Nos ventes ont donc subi une diminution de 68,808 —

Il ne paraît pas nécessaire d'insister pour expliquer pourquoi les extractions ont subi une réduction plus forte que celle des ventes. La prudence nous commandait, en effet, de réduire nos stocks qui s'étaient rapidement accrus lorsque les écoulements se sont réduits tout à coup; nous avons dû dès lors nous efforcer de mettre le plus promptement possible ces stocks en rapport avec la consommation réduite.

Quant au coke, nous avons également subi une réduction, les ventes étant descendues de 56,000 tonnes à 50,000 tonnes, quantité un peu supérieure encore à notre production de 1856 (47,000 tonnes), et très-supérieure à celle des exercices antérieurs.

Finalement, pour toutes les branches de notre production, l'année 1858 a été une mauvaise année. Il nous faut, en conséquence, comme nous vous l'avons dit, recourir aux ressources réservées sur les années qui l'ont précédée, pour améliorer la situation des actions, ainsi, au surplus, que vous l'aviez prévu lorsque vous votiez des dividendes modérés, et sensiblement inférieurs aux bénéfices acquis.

BÉNÉFICES.

Le bénéfice final, résultant des opérations de la Société pendant l'exercice 1858, s'élève à la somme de 1,001,307 fr. 66 c.

Sur cette somme nous avons, aux termes des statuts, prélevé 5 0/0 pour les porter à la réserve. La déduction de ces 5 0/0 s'élevant à 50,065 fr. 40 c., ramène les bénéfices disponibles à la somme de 951,242 fr. 26 c.

Il y aurait certainement lieu de remarquer ici que certains articles ont réduit ce bénéfice au delà de la limite rigoureuse. Ainsi, par exemple, dans notre comptabilité, le montant de la redevance figure chaque année à la charge de l'exercice qui l'a payé; l'exercice 1858 supporte de ce chef une dépense de 104,000 fr., afférente à l'exercice 1857, et supérieure de plus de moitié à ce qui devrait réellement incomber à sa charge.

Mais nous n'insisterons pas sur ce point, nous voulons seulement indiquer une de ces causes qui contribuent à surcharger un exercice très-inférieur à celui qui le précède.

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT.

Nous vous disions, l'année dernière, que nos prévisions pour l'exercice courant, en ce qui concerne la poursuite de notre ensemble de travaux d'aménagement, s'élevaient au chiffre de 354,000 fr.

La dépense réelle, non compris celle des constructions communales, s'est élevée seulement à la somme de 273,714 fr. 77 c. ainsi répartie :

1° Ateliers de lavage et fabrication du coke,	fr. 61,375 52
2° Bâtiments divers,	7,920 »
3° Ateliers et magasins,	4,709 49
4° Matériel,	13,533 33
5° Aménagement des mines,	186,276 43
Total égal.	fr. 273,714 77

Digitized by Google

Les circonstances difficiles dont nous vous entretenions tout à l'heure expliquent suffisamment le ralentissement momentané que nous avons pu et dû donner à nos travaux, sans cependant omettre aucun point qui fût d'un intérêt immédiat ou même prochain pour nos exploitations.

La somme ci-dessus ne comprend que deux chiffres qui, par leur importance, méritent d'appeler un instant votre attention.

Le premier est celui de 61,375 fr. 52 c. Il s'applique d'abord, comme nous vous l'indiquions l'année dernière, au complément des voies ferrées et des plans inclinés devant assurer le service de notre atelier de carbonisation. Nous avons dû en outre compléter et perfectionner nos appareils de lavage de la houille destinée à la carbonisation, de manière à répondre à toutes les exigences de la consommation. C'était un point important ; nous nous y sommes attachés avec persévérance dans tout le cours de l'année dernière, et nous pouvons vous annoncer que le résultat cherché, le perfectionnement des lavages, est pleinement acquis aujourd'hui.

Quant à la somme de 186,276 fr. 55 c., elle s'applique à divers travaux qui ont eu principalement pour objet :

1° De faciliter à l'intérieur de nos mines le mouvement tant des charbons que des remblais ;

2° D'achever l'installation de nos nouveaux moyens de sortage par puits ;

3° D'accroître nos moyens d'aérage par la mise en place d'un puissant ventilateur du système le plus perfectionné ;

4° Enfin de continuer le fonçage d'un puits qui doit aménager, pour un avenir prochain, un nouveau quartier d'une grande importance sur nos couches du système inférieur.

Nous pouvons dire que ces divers travaux ont déjà notablement amélioré la situation de nos exploitations, et cette amélioration contribue certainement à la réduction du prix de revient que nous obtenons depuis quelques mois et que nous espérons bien maintenir.

Nous poursuivrons donc notre œuvre cette année avec toute l'activité que comporteront les circonstances et le désir que nous avons de hâter le plus possible la construction de l'église et celle de notre usine à agglomérés.

Nous estimons que les travaux d'aménagement de l'exercice 1859 donneront lieu à des dépenses à peu près égales à celles prévues pour l'exercice 1858.

ÉGLISE.

Pour l'érection de notre église, nous avons, en 1858, fait tout ce qu'il nous a été possible pour faire avancer les travaux ; mais nous avons été arrêtés par les lenteurs d'une expropriation qui même n'est pas encore terminée en ce moment, malgré tous nos efforts pour l'accélérer.

Nous touchons au moment de la voir réglée, et aussitôt les travaux recevront une impulsion nouvelle, et que la prudence nous défend de leur imprimer tant que la liaison de l'ensemble des constructions est interrompue par l'impossibilité où nous sommes de construire sur la portion de terrain dont nous ne sommes pas en possession.

SITUATION FINANCIÈRE.

Le bilan qui vous est soumis, Messieurs, et qui, comme de coutume, sera annexé au présent rapport, présente de la manière la plus complète la situation de la Société, tant en lui-même que par le rapprochement de ce même bilan avec celui de l'exercice précédent.

Deux différences principales et considérables se présentent de prime abord dans la situation de la Société :

La première, c'est la création d'un nouveau passif de 1,686,862 fr. 61 c., résultant du l'opération sur les obligations de l'ancienne Société dont nous vous avons rendu compte à notre dernière assemblée générale, et que le Conseil avait arrêtée à la somme de 2,500,000 fr., dont il n'a jusqu'ici autorisé l'exécution que jusqu'à concurence de la somme ci-dessus, 1,686,000 fr. ;

La seconde différence provient de ce que, dans le cours de l'exercice 1858, nous avons réparti aux actions une somme très-supérieure à celles des bénéfices réalisés pendant le même temps.

Ces deux différences ont notablement modifié la situation financière de la Société.

Il résulte des deux faits que nous venons de signaler :

1° Que la Société doit à nouveau, aux porteurs des obligations, 1,686,000 fr.

Et qu'elle doit à ses actionnaires 728 000 fr. de moins. De ces deux articles résulte une augmentation de 958,000 fr. dans le passif non exigible.

D'un autre côté, elle doit en créances courantes 300,000 fr. de moins que l'an dernier.

Enfin elle possède dans son actif disponible 430,000 f. de plus.

Le résultat de ces deux derniers articles est une augmentation de 730,000 fr. dans l'actif disponible.

De ce qui précède résulte finalement, tout compensé, une augmentation de 228,000 fr. dans le passif de la Société. Cette somme est représentée dans l'actif par les augmentations et par les variations des comptes, immeubles et matériel, approvisionnements et stocks que présente le bilan, dans le détail desquelles il est inutile d'entrer ; ce qui importe pour le sujet que nous examinons en ce moment, c'est que vous sachiez que nous avons, dans le cours de l'exercice 1858, payé à la Compagnie de la Méditerranée sur ses avances et à divers créanciers, pour immeubles, une somme totale de 173,398 fr. 50 c., somme définitivement enlevée à notre fonds de roulement et que les divers achats d'immeubles effectués pendant le cours du même exercice se sont élevés à 152,108 fr. 33 c., dont la majeure partie se compose des terrains sur lesquels nous construisons notre fabrique d'agglomérés et de l'établissement dit de la Verrerie, dont l'acquisition nous était commandée par des raisons de premier ordre.

DÉTERMINATION DU DIVIDENDE.

Il résulte, Messieurs, des documents que nous avons eu l'honneur de vous soumettre, que le dividende des bénéfices réalisés pendant l'année 1858, représente seulement une somme de 40 fr. par action.

Dans les exercices précédents, les dividendes répartis ont été de 70 fr. par action, et ces dividendes ne représentaient pas, à beaucoup près, l'intégralité des bénéfices acquis. C'est au moyen de cette différence entre les bénéfices acquis et les dividendes distribués, que nous avons successivement retenu, indépendamment de nos amortissements et des réserves statutaires, une somme de 900,000 fr. environ.

En présence des faibles résultats de l'exercice 1858 et des bénéfices libres conservés à la clôture des exercices précédents, le Conseil a dû examiner avec beaucoup d'attention la question de savoir quelle somme il convenait de prélever sur les bénéfices réservés pour augmenter le dividende que vous avez à voter.

Le Conseil avait à choisir entre : 1° le maintien du dividende des exercices précédents, 70 fr. ; 2° la réduction du dividende au chiffre de 40 fr., bénéfice réalisé en 1858, et 3° un chiffre intermédiaire entre ceux de 70 fr. et de 40 fr.

Il ne fallait pas une longue discussion pour écarter les deux premières solutions. Il ne restait dès lors au Conseil qu'à adopter, pour vous le proposer, un chiffre intermédiaire entre 40 et 70 francs.

Le Conseil a examiné les chiffres de 60 et de 50 fr. Le premier a paru élevé, le second un peu faible, et, finalement le Conseil a cru devoir s'arrêter à la proposition d'un dividende de 55 fr., payable, comme à l'ordinaire, en deux moitiés, les 30 juin et 31 décembre.

Ce qui l'a surtout décidé à vous proposer ce chiffre, c'est que la somme à prélever sur les bénéfices réservés pour parfaire le dividende de 55 fr. est à peu près exactement celle qui n'a pas été répartie sur les bénéfices de l'exercice 1856 qui a présenté 2,047,000 fr. de bénéfices sur lesquels il n'a été distribué que 1,680,000 francs. Il a paru au Conseil qu'il n'y avait rien de convenable à confondre ensemble les deux exercices 1856 et 1858, qui ont produit ensemble un peu plus de 3 millions de bénéfices et se trouveront avoir ainsi reçu ensemble, en dividendes, la même somme, de 3 millions de francs.

C'est donc un dividende de 55 fr., payable 27 fr. 50 le 30 courant et 27 fr. 50 le 31 décembre, que nous vous proposons de voter.

Nous ne doutons pas que vous n'approuviez tout à la fois le parti que nous avons pris de reprendre aux exercices antérieurs une partie des bénéfices que vous aviez eu la sagesse de ne pas distribuer, et la mesure modérée que nous avons cru devoir apporter dans cet emploi, d'ailleurs fort légitime, des bénéfices acquis depuis déjà longtemps.

Il résulte de la prévoyance avec laquelle vous avez réservé des ressources dans le passé, qu'après un exercice dans lequel bien des circonstances fâcheuses ont pesé sur nous de manière à en atténuer considérablement les produits, nous aurons pu ne faire subir à notre dividende qu'une faible réduction (un cinquième environ), tout en nous conformant aux inspirations de la prudence qui nous a dirigés dans des temps plus prospères.

LIVRAISONS A LA MARINE IMPÉRIALE.

Nous revenons maintenant, Messieurs, sur quelques points importants que nous avons eu l'occasion de vous signaler.

Le premier et le plus intéressant, c'est la nouvelle attitude prise par l'administration de la marine à l'égard des exploitations de houilles en France. Voici ce qui s'est passé à ce sujet :

Le Gouvernement, éclairé par la lumière qui s'est faite devant lui au moment où la guerre d'Italie a soulevé contre la France tant de craintes, de jalousie, et d'intentions hostiles, apparentes ou cachées, le Gouvernement a compris que le charbon, élément indispensable de sa force navale, devait être à son entière disposition et non sous la main d'aucune autre puissance. En conséquence, il a déclaré à nous comme à tous les autres producteurs de houille, que sa ferme intention était de demander à la France toute sa consommation si la France pouvait la fournir.

Quant à nous, nous avons répondu que c'était en vue de ce grand intérêt national que la Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard avait été constituée il y a bientôt vingt-cinq ans, avec le concours du Gouvernement et des chambres ; que tout ce qui pouvait être accompli par elle en vue de ce grand intérêt, la Grand'Combe l'avait fait, mais que les diverses administrations qui s'étaient succédé avaient tour à tour abandonné cet intérêt si considérable en se laissant aller finalement à demander l'approvisionnement presque entier de la flotte à la seule nation dont la marine française puisse avoir à redouter l'hostilité ; et qu'ainsi la Grand'Combe, instituée avec la participation de l'Etat en vue de la marine impériale, avait vu graduellement réduire ses fournitures à la marine et n'avait plus avec elle que des marchés éphémères et sans importance ; mais que nous étions prêts à reprendre cette question au même point de vue national auquel nous avons toujours été placés et tout disposés à remplir en tous cas le contingent qui nous serait assigné.

L'administration de la marine nous a paru déterminée à considérer désormais cette question de l'approvisionnement des charbons pour la flotte au point de vue le plus national et à n'employer, autant que possible, que des charbons français.

Le gouvernement a été appelé à mesurer les conséquences que pourrait entraîner, en matière de charbons pour la flotte, la moindre altération dans ses rapports avec l'Angleterre, et après avoir constaté jusqu'où pourrait aller la bonne volonté des Anglais, il ne voudra pas certainement se remettre à leur merci.

D'un autre côté, sur ces matières heureusement nous avons marché. Si, il y a vingt ans, quinze ans même, nos bateaux à vapeur n'étaient munis que d'appareils anglais, il n'en est plus de même aujourd'hui ; nos ingénieurs ont fait leurs preuves, et si nous n'avons plus besoin de modèles pour la construction, pourquoi nous condamnerions-nous à une imitation servile pour l'emploi du combustible ?

Pendant longtemps la marine française a donné la préférence à certains charbons anglais, ceux de Newcastle, par suite de l'habitude qu'on avait de les brûler et de certaines qualités qui en rendent l'emploi plus facile et plus commode.

Mais aujourd'hui toutes les personnes au courant

Digitized by Google

de ces questions savent que la marine anglaise elle-même repousse ces charbons et leur préfère exclusivement ceux du pays de Galles, avec lesquels les nôtres ont beaucoup d'analogie.

D'ailleurs les charbons anglais fussent-ils d'une qualité reconnue supérieure à toutes les variétés de charbons français, ce qui n'est certainement pas, s'ensuivrait-il que, pour le service tout national de la flotte, il fallût se soumettre à n'employer que des charbons anglais, comme on l'a fait antérieurement ? Est-ce que, si les fusils, les canons anglais, la poudre anglaise étaient de qualité reconnue supérieure aux produits français, nous devrions fermer nos manufactures d'armes, nos fonderies de canons, etc.?

Est-ce que les nations ne sont pas tenues de se pourvoir elles-mêmes de certains éléments de leur puissance ? Les bateaux à vapeur qui, il y a seulement quelques années, n'étaient qu'un accessoire dans le service de la flotte, y sont devenus très-prépondérants ; conséquemment, le charbon est désormais un des éléments indispensables de notre puissance navale.

D'un autre côté, les diverses industries, celle des chemins de fer, par exemple, après avoir commencé par considérer le coke et certains cokes comme un combustible indispensable, n'ont pas tardé à y substituer d'autres charbons, d'autres cokes et souvent des combustibles de toute autre nature.

L'industrie humaine, métallurgique et autres, dans ses opérations les plus délicates, est naturellement amenée à consommer, en chaque lieu, le combustible que sa position lui présente dans les conditions les plus favorables.

Le charbon de bois, le bois, le coke, l'anthracite, toutes les sortes de houilles de toutes qualités et sous toutes les formes, gros et menus charbons, briquettes, agglomérés, les lignites, les tourbes, tous ces combustibles remplissent dans tous les degrés de l'échelle industrielle, pour ainsi dire, les mêmes fonctions, tout au moins quand il ne s'agit que de développer du calorique.

Sans doute il y a une préférence à donner à un combustible sur un autre ; cette préférence se mesure habituellement par des différences de prix ; mais là où un combustible manque, on s'en passe et on lui en substitue un autre, celui dont on peut disposer.

Cette substitution est surtout facile lorsque le combustible nouveau et l'ancien sont d'une nature presque identique, comme nous l'indiquions tout à l'heure; aussi arrive-t-il que la pratique des administrations éclairées qui les emploient en concurrence finit par établir entre ces divers combustibles des différences représentées par quelques centièmes en poids, en plus ou en moins.

Il nous semble donc que la question peut se poser désormais définitivement comme l'administration de la marine la pose en ce moment.

Quels sont les moyens à prendre pour approvisionner tous les ports militaires de France en charbons français ?

Complément des modifications nécessaires, choix des qualités convenables et soins apportés au maniement des charbons ;

Modifications aux appareils et à la conduite des fours, si tant est qu'il y ait lieu d'en faire.

Tout cela est facile et comporte, pour la marine impériale, des solutions pratiques comme on en a trouvé sans peine pour les Compagnies de transports maritimes, pour les chemins de fer, et, en un mot, pour toute l'industrie.

Si la question avait été posée ainsi il y a quelques années, le gouvernement français, abondamment pourvu dans tous ses ports de charbons indigènes, n'aurait eu, il y a quelques mois, qu'un signe à faire pour augmenter les livraisons de chaque exploitation dans la mesure de ses besoins nouveaux, et bien des inquiétudes sérieuses auraient été évitées.

Mais, d'un autre côté, quel jour opportun s'est présenté dans le passé pour poser aussi nettement cette question d'affranchissement ? Il faut reconnaître qu'il serait difficile de l'indiquer.

C'est tout récemment que ce jour est venu lorsqu'à l'ouverture de la campagne d'Italie le gouvernement anglais a, dans sa neutralité plus ou moins impartiale, démasqué, par ses réponses ambiguës, son système en matière de charbons.

D'un autre côté, par une coïncidence toute providentielle, cette nécessité s'est produite au moment où Cherbourg et Rochefort, déjà reliés avec le réseau des chemins de fer, la communication allait s'ouvrir et où l'on pouvait voir, dans un avenir peu éloigné, nos autres ports également desservis.

La situation dès lors s'est dessinée d'elle-même, et l'administration de la marine a pu prendre son parti résolûment. C'est, il faut le reconnaître, une ère nouvelle qui s'ouvre, surtout pour les exploitations placées, comme la nôtre, à la portée du plus grand champ de consommation de nos flottes.

AGGLOMÉRÉS.

En parcourant tout à l'heure la nomenclature des divers combustibles, nous avons parlé des agglomérés ; nous y revenons pour vous entretenir des mesures préparées, ainsi que nous le disions, pour faire face à une des difficultés que présentent nos exploitations.

Cette difficulté est fort simple à exposer et fort difficile à lever.

Dans nos exploitations, soit de charbon gras, soit de charbons maigres, nous obtenons dans certaines proportions des gros charbons et des charbons menus.

Les demandes du commerce dans ces deux sortes de charbons sont loin de suivre les proportions que présente notre production.

Généralement la proportion des gros charbons demandés dépasse de beaucoup celle que nous pouvons produire, en extrayant seulement les quantités de menus dont la vente est assurée. Il résulte de là parfois, pour nous, des embarras très-sérieux, et même, dans certaines de nos exploitations, et dans bien d'autres en Angleterre et ailleurs, la nécessité d'abandonner dans la mine ou hors de la mine des quantités souvent considérables de menus charbons sans emploi.

Depuis longtemps déjà, l'industrie s'est occupée, avec des succès variés, des moyens de transformer des charbons menus en charbons en roches ou en mottes artificielles, connus sous le nom de briquettes, d'agglomérés, etc.

Ces agglomérés sont acceptés par le commerce, surtout par la navigation, au pair avec les charbons en roches de qualités correspondantes, et même à des prix supérieurs, à la condition qu'ils ne comportent qu'une teneur en cendres déterminée.

Les procédés de lavage des charbons devenus pratiques et d'un effet assuré, nous permettent de nous soumettre aisément à cette condition ; un bon procédé d'agglomération nous assurera la conversion en agglomérés, c'est à-dire en mottes, de toute la quantité de menus que nous pourrons employer dans cette fabrication.

Et comme le marché de la Méditerranée est, pour nous, à peu près sans limites en ce qui concerne les charbons en mottes de bonne qualité, il est évident qu'en créant une fabrique d'agglomérés nous assurons d'une manière incontestable une augmentation correspondante de nos ventes et, du même coup, nous faisons disparaître cette difficulté considérable dont nous vous entretenions tout à l'heure et que présentent à un si haut degré certaines de nos exploitations, la proportion des mottes et des menus.

Une fabrication de 100 tonnes d'agglomérés par jour ajoute à notre vente de mottes 30,000 tonnes de mottes, et nous débarrasse de 30,000 tonnes de menus. Elle nous donne d'un côté ce qui nous manque et de l'autre elle écoule ce qui nous encombre.

Tels sont les motifs qui nous ont été idés à ériger à la Grand'-Combe une fabrique d'agglomérés. Nous avons adopté le système de M. Évrard, qui nous a paru, après la plus sérieuse étude, le plus convenable, et qui était préféré par nos principaux consommateurs.

La dépense de cet appareil ne laissera pas que d'être très-considérable.

Nous l'avons placé sur des terrains que nous avions successivement acquis et qui sont convenablement situés dans l'angle formé par les deux branches du chemin de fer de la Grand'-Combe et de la Levade.

Quand cet appareil aura fonctionné convenablement et que nous aurons pu en apprécier les résultats, nous saurons s'il y a lieu d'augmenter ces moyens de production : toutes choses ont été préparées à cet effet.

En même temps et dans le même but, nous avons établi un appareil de lavage du système de M. Bérard, pour être appliqué exclusivement à la préparation des charbons destinés à la fabrication des agglomérés.

La dépense de cet établissement s'ajoutera à la précédente, et, quoique beaucoup moindre, ne sera pas sans importance.

Notre fabrique de briquettes de Marseille était établie dans un local qui n'était pas notre propriété et qui dépendait de l'ancienne usine à gaz de Marseille, appartenant à une société qui a été, il y a quelque temps, entièrement dépossédée de son établissement. Notre bail était fini et nous avons dû vider les lieux.

Nous avons traité avec la Compagnie de la Méditerranée pour un terrain d'une superficie de 4,000 mètres, qu'elle a consenti à nous céder, et sur lequel nous avons transporté notre usine à briquettes en y faisant quelques modifications qui promettent de bons résultats et nous permettent d'espérer obtenir dans cet établissement un complément utile à notre fabrication d'agglomérés de la Grand'-Combe.

Quant à la fabrique de briquettes de Beaucaire, qui doit être également remise en état et modifiée dans quelques parties, nous avons ajourné les travaux à y exécuter, afin de profiter de l'expérience que nous allons acquérir à la Grand'-Combe et à Marseille.

CONVERSION DES OBLIGATIONS.

La conversion des obligations de l'ancienne Société en obligations de la Société nouvelle a été entamée de la manière que nous avons eu l'honneur de vous exposer à notre dernière assemblée et au cours du présent rapport.

Le Conseil, après avoir procédé à la création de 2,500 obligations nouvelles, a autorisé la conversion jusqu'à concurrence de 1,600 obligations anciennes, mais il n'a pas voulu pousser plus loin, quant à présent, cette opération. Il se réserve de prendre ultérieurement telle décision que les intérêts de la Société et les circonstances conseilleront.

A notre dernière assemblée générale, les titres de nos nouvelles obligations n'étaient pas émis ; il n'y avait pas lieu dès lors de faire un tirage des obligations à rembourser au 31 octobre suivant. Ce tirage a été par la suite réclamé par quelques porteurs, mais le Conseil n'a pas cru devoir procéder à cette opération autrement qu'en assemblée générale. Nous avons ainsi à opérer cette année deux tirages, l'un pour le remboursement du 31 octobre 1858, l'autre pour celui du 31 octobre 1859.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

L'ordre déterminé par le sort pour le remplacement de MM. les membres du Conseil d'administration désigne, comme membres sortants, M. Simons et M. Léon Talabot. Ces deux membres sont rééligibles ; vous aurez donc à procéder tout à l'heure à la nomination de deux administrateurs.

DÉLIVRANCE DES NOUVEAUX TITRES.

Le Conseil a fait préparer les titres définitifs ; ils sont en état d'être délivrés. Nous avions d'abord songé, afin d'éviter à MM. les actionnaires une double démarche, à profiter du paiement du dividende au 30 juin pour leur faire en même temps la remise des nouveaux titres ; mais nous avons reconnu que la simultanéité des deux opérations entraînerait forcément des retards dans le paiement du dividende qu'il convient naturellement à MM. les actionnaires de recevoir à bureau ouvert et sans perte de temps. Nous avons en conséquence pris le parti de fixer, pour la délivrance des titres définitifs, l'époque du 15 août prochain.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES DE LA GRAND'COMBE.

Résumé du Bilan au 31 décembre 1858.

ACTIF.

Immobilier.		
Concessions, immeubles, bouillères, etc.	Mémoire.	
Frais d'établissement de la Société anonyme	82.606 70	
Immeubles nouveaux	763.145 19	
Ateliers	76.922 20	
Bâtiments d'habitation	216.131 60	3.371 793 50
Travaux à amortir	982.691 91	
Chemins de fer des Mines	248.949 37	
Fours à coke	858.020 18	
Usines à briquettes	142.426 35	
Matériel.		
Matériel en service aux Mines	864.455 95	
Matériel des entrepôts et de la Direction	54.896 57	1.383.256 30
Approvisionnements sur les Mines	463.903 78	
Marchandises.		
Charbons, coke et briquettes dans les entrepôts et sur les places		270.289 06
Valeurs diverses.		
Transports de mer	42.892 42	
Actions de la Société des Soudes	37.500 »	81.424 02
Actions de la Raffinerie Franco-Belge	1.031 60	
Commercial.		
Débiteurs divers (factures à recouvrer)	322.007 48	
Débiteurs de l'entrepôt de Marseille	652.879 32	974.886 80
Disponible.		
En dépôt chez les banquiers	612.932 05	
Liquidation de l'ancienne Société	34.722 98	
Billets à recevoir	3.671 85	1.059.326 »
Banque, Caisse de Paris, Nimes et Grand'-Combe	407.999 12	
Totaux		7.140.975 68

PASSIF.

Capital.		
Actions	Mémoire.	
Fonds de roulement	651.353 84	
Réserve	453.915 »	3.292.907 04
Amortissement des travaux d'aménagement	500.773 59	
Obligations de la Société anonyme	1.686.862 61	
Créances à termes.		
Avances du chemin de fer	306.398 36	854.001 06
Créanciers pour immeubles	547.602 70	
Créances courantes.		
Créanciers divers	219.591 11	
Billets à payer	» »	673.218 59
Dépenses ordonnancées	453.627 48	
Produits sociaux.		
Dividendes en payement		536.462 50
Bénéfices annuels.		
Antérieurs	833.144 23	1.784.386 49
De l'année 1858	951.242 26	
Totaux		7.140.975 68

Digitized by Google

Obligations sorties au tirage du 29 juin 1859, pour être remboursées le 1er octobre 1859.

Obligations du premier emprunt (26 avril 1840), 6,000 obligations remboursables par 1,200 francs.

17	1284	2412	3338	4191	5387
28	1283	2417	3366	4209	5391
46	1315	2422	3371	4227	5404
52	1347	2450	3377	4232	5420
59	1356	2459	3382	4233	5421
78	1358	2466	3386	4284	5422
181	1407	2468	3398	4290	5440
260	1482	2528	3414	4294	5472
278	1584	2537	3431	4296	5474
334	1595	2550	3438	4299	5482
349	1622	2554	3494	4332	5493
364	1635	2564	3509	4370	5502
370	1654	2584	3526	4405	5506
394	1675	2598	3527	4416	5515
396	1711	2622	3544	4427	5528
410	1713	2632	3548	4456	5530
417	1720	2643	3571	4458	5535
470	1730	2650	3572	4464	5547
470	1732	2656	3574	4470	5563
489	1771	2667	3623	4494	5611
562	1791	2673	3626	4649	5612
585	1796	2678	3631	4657	5625
587	1822	2694	3632	4691	5629
628	1833	2716	3683	4698	5652
668	1835	2751	3685	4740	5657
672	1840	2796	3680	4747	5664
702	1845	2799	3702	4810	5681
712	1861	2801	3710	4819	5698
741	1871	2818	3718	4831	5720
745	1873	2860	3726	4863	5736
757	1898	2873	3763	4901	5738
763	1900	2880	3773	4920	5748
807	1912	2917	3784	4925	5779
810	1954	2942	3838	4935	5784
824	1963	2945	3843	4946	5795
843	1974	2981	3905	4957	5818
853	2012	2985	3914	4962	5832
878	2034	3017	3945	4966	5850
888	2056	3022	3956	4981	5856
897	2090	3026	3958	4983	5858
924	2102	3027	3962	4986	5863
948	2107	3042	3973	4996	5865
940	2113	3046	3979	5027	5870
960	2163	3082	3984	5061	5916
970	2164	3085	4012	5064	5918
982	2170	3129	4025	5065	5924
989	2172	3182	4027	5080	5940
1017	2183	3197	4051	5092	5977
1055	2187	3212	4062	5143	5981
1063	2194	3241	4080	5184	5984
1069	2212	3242	4085	5199	
1125	2231	3270	4101	5203	
1151	2270	3293	4115	5305	
1177	2310	3306	4141	5318	
1209	2330	3326	4174	5332	
1235	2339	3330	4175	5372	
1280	2383	3334	4179	5380	

Obligations sorties au tirage du 29 juin 1859, pour être remboursées le 1er octobre 1859.

Obligations du deuxième emprunt (11 juillet 1844), 10,000 obligations remboursables par 1,250 francs.

27	1326	2600	4737	6697	8862
304	1361	2808	4908	6700	8948
386	1385	2818	4996	6829	9001
481	1406	2909	5219	6833	9045
650	1447	2979	5265	7200	9091
711	1644	3037	5403	7209	9105
727	1740	3072	5445	7403	9197
805	1786	3572	5608	7409	9 15
870	1848	3799	5720	7624	9628
803	1963	3949	5767	7788	9816
965	2006	4050	5807	7823	9850
975	2194	4115	5989	7859	9901
1047	2232	4305	6196	8102	9916
1064	2236	4700	6421	8338	
1206	2477	4723	6612	8778	
1217	2548	4729	6616	8795	

Obligations sorties au tirage du 29 juin 1859, pour être remboursées le 1er octobre 1859.

Obligations du troisième emprunt (30 juin 1858), 2,700 obligations remboursables par 1,250 francs :

40	566	1172	1604	1773	2146
72	580	1184	1607	1794	2200
82	615	1191	1666	1800	2211
242	616	1259	1667	1829	2254
289	639	1527	1720	1933	2280
327	642	1531	1721	1970	2287
338	695	1532	1722	2012	2507
389	1086	1533	1746	2109	2612
435	1145	1534	1765	2128	

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 21 janvier 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

M. CH. LAURENT lit ensuite une note relative à un nouveau procédé imaginé par M. T. Guibal, membre de la Société, et appliqué au charbonnage de Saint-Vaast pour le fonçage d'une avaleresse dans des sables mouvants et les terrains ébouleux.

Après avoir exposé l'historique des procédés de fonçage de puits pour forage à grande section et s'être prononcé contre ce système pour des motifs qu'il avait indiqués dès 1853 dans une notice sur le sondage à la corde, M. Laurent cite l'échec éprouvé, en 1848, au forage de Styring-lez-Forbach. Il pense que les eaux qui ont fait irruption à la base du cuvelage en soulevant la couche inférieure du béton, provenaient non pas du terrain houiller, comme l'indique l'auteur d'une notice publiée dans un bulletin de la Société d'encouragement de 1856, mais de l'intérieur même du cuvelage où le bétonnage, par des causes inévitables que M. Laurent indique, devait être nécessairement imparfait.

M. LAURENT ne partage donc pas l'avis exprimé par l'auteur de cette notice relativement aux avantages du système de M. Kind.

Abordant l'exposé du nouveau procédé qui fait l'objet de sa communication, M. Laurent indique que ce procédé fut proposé, en 1856, par M. Guibal à la Société des charbonnages de Saint-Vaast, concurremment à un projet de M. Marc Parmentier à l'examen d'une commission spéciale.

Ces deux projets avaient pour but la continuation à travers les sables de la fosse de Bonne-Espérance, appartenant à la Société de Saint-Vaast. Ce puits avait atteint, par les procédés ordinaires, la profondeur de 72m.84, et avait rencontré les couches argileuses, bases des niveaux supérieurs qu'il a traversés. Il est muraillé sur une hauteur de 19m 80 à partir de la surface. Le reste est revêtu d'un cuvelage octogonal régulier, dont le cercle inscrit a pour diamètre 2m.50, et qui repose sur deux forts siéges superposés établis à la profondeur de 70m.14. Il restait au delà de cette profondeur une partie de 2 mètres de hauteur sur laquelle la paroi n'exigeait aucun revêtement. On était parvenu à cette profondeur au moyen d'une machine d'épuisement de quatre-vingts chevaux, faisant mouvoir deux pompes étagées de 0m.36 de diamètre, et d'une autre machine d'extraction de dix à douze chevaux. Des sondages antérieurs avaient fait reconnaître qu'au-dessous de cette profondeur de 72m.84 on aurait à traverser, pour atteindre le terrain houiller, 9m.30 de terrain argileux et 24m.75 de sables mouvants, qui avaient présenté pendant le sondage un phénomène remarquable, celui de l'absorption instantanée de l'eau contenue dans les tubes du sondage, à la suite de laquelle les sables montaient dans le trou de sonde à des hauteurs considérables.

Telles étaient les données du problème pour lequel M. Guibal a proposé et appliqué une solution nouvelle et ingénieuse, dont le succès paraît assuré à cette heure.

Après avoir indiqué sommairement en quoi consistaient les deux projets sur lesquels la commission avait à statuer, et développé les motifs qui firent donner la préférence à celui de M. Guibal, M. Laurent entre dans le détail de la disposition et du système qui a prévalu.

Ce système est essentiellement fondé sur l'emploi d'un tube partiel destiné à pénétrer dans le terrain, soit à la suite de l'excavation, soit s'il se peut, en la précédant, et qui doit laisser derrière lui un revêtement définitif immobile dont il ne doit servir qu'à faciliter l'exécution.

Pour comprendre ce principe dans son abstraction, il faut se figurer un cylindre de quelques mètres de hauteur seulement, introduit dans le sable, et que dans l'intérieur de ce cylindre s'exécute une construction protégée d'abord contre l'action du sable environnant par le cylindre même.

Les choses étant ainsi établies, il faut imaginer ensuite que le cylindre, pourvu de moyens d'action convenables, agit contre cette construction supposée stable et réagit sur lui-même de manière à cheminer de haut en bas, en pénétrant dans le sable. Il est évident, dès lors, qu'il laissera derrière lui la construction qu'il contenait, absolument comme un corps de pompe à piston plongeur abandonnerait derrière lui ce piston, si celui-ci, étant fixe, immuable, l'action développée dans la pompe pouvait en faire avancer le corps. La partie fixe, comparée au piston, est ici un cuvelage octogonal de 2m.50 de diamètre extérieur. Quant au cylindre, voici un sommaire de la description qu'en donne M. Laurent. Il a les dimensions extérieures du cuvelage et est formé de panneaux composés de madriers jonctifs placés horizontalement, revêtus à l'intérieur et à l'extérieur de larges tôles de 0m.02 d'épaisseur, rivées ensemble par des rivets à tête fraisée qui traversent le bois; ils s'assemblent à joints plats suivant l'onglet. Des pièces de fer pliées suivant l'angle du polygone et placées à plat entre les tôles de revêtement à la partie inférieure où elles forment un couteau, et à la partie supérieure, forment un moyen d'assemblage des panneaux; des bandages servent aussi à réunir les panneaux.

A la partie supérieure du prisme se trouve une pièce de bois logée entre les tôles de chaque panneau, mais qui les dépasse. Cette pièce porte deux entailles dans lesquelles viennent se loger des lames de cuir destinées à s'appliquer contre le cuvelage et à empêcher l'eau et surtout le sable de passer. En cas d'insuffisance de cette disposition, un bourrage en mousse avec presse-étoupes peut être exécuté entre le cylindre et le cuvelage.

Dans l'intérieur du prisme est placé un fond

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 9 juillet 1859.

Digitized by Google

ou masque composé de huit panneaux correspondant à ceux du prisme. Ces panneaux, munis de fortes nervures, qui servent à les assembler entre eux, portent chacun un trou d'homme, et laissent au centre du puits une ouverture circulaire sur laquelle est établie une colonne de tuyaux en tôle, qui s'élève jusqu'au sommet des niveaux. Le masque est assujetti aux prismes par deux cercles ou bandages.

Seize presses hydrauliques (deux par panneau) sont fixées contre le prisme, en sorte que l'effort qu'elles exercent par leurs pistons réagit sur le masque, en prenant pour point d'appui la partie exécutée du cuvelage. Ces presses sont unies deux à deux par des tuyaux qui assurent la marche simultanée des deux presses qui occupent un même panneau.

Dans le tuyau central indiqué plus haut descend une tige en bois d'un fort équarrissage qui va de la surface au fond du puits. Les parties élémentaires dont elle se compose sont assemblées par des étriers. Cette tige sert à guider pendant qu'il monte ou descend et à faire tourner un trépan dilatable qui agit sous le masque ou bouclier pour assurer l'excavation dans laquelle le prisme s'engage.

Ce trépan se compose de deux manchons qui glissent librement sur la tige. Sur chacune de leurs faces sont articulés des bras rappelant la disposition des fourchettes et des baleines d'un parapluie renversé. Au manchon inférieur est suspendu un vase en tôle que la tige traverse en passant dans une tubulure qui en occupe le centre. Cette cuiller repose sur un arrêt dont la tige est amenée à sa partie inférieure.

Le manchon supérieur est suspendu à deux cordes. A mesure que ce manchon descend ou monte, les bras du trépan s'ouvrent ou se ferment; et, quand ils sont entièrement fermés, ils peuvent passer sans difficulté dans le tuyau central, et revenir à la surface en tirant après eux la cuiller.

Pour faire agir le trépan, on fait tourner la tige au moyen d'une manivelle qui, par une transmission de mouvement très-simple, imprime un mouvement de rotation à une grande roue que la tige traverse.

M. Laurent emprunte à l'auteur de ce remarquable projet l'exposé et la discussion des moyens qu'il comptait employer pour vaincre les diverses difficultés qu'on devait s'attendre à rencontrer, notamment à la fin de l'opération, au moment de raccorder le cuvelage avec le terrain houiller. L'opinion de la commission, consultée par la Société de Saint-Vaast, fut unanimement favorable au projet de M. Guibal, et son avis fut que le nouveau système présentait assez de chances de réussite pour qu'on pût en tenter l'emploi.

Pendant un voyage qu'il a fait en Belgique au mois de juillet dernier, M. Laurent a recueilli auprès de M. Guibal la confirmation des renseignements favorables qu'il avait reçus déjà d'ingénieurs de la localité, sur le bon fonctionnement de l'appareil dont il s'agit.

L'avaleresse de Saint-Vaast avait reçu l'appareil, et il fonctionnait bien; il était alors dans les sables, à 85 mètres de profondeur, les argiles avaient été traversées très-facilement à l'aide du trépan dilatable qui a parfaitement réussi. Dans le commencement on ramenait l'argile attachée aux branches de l'instrument, et il en rapportait environ 3 à 4 hectolitres. Plus tard, on reconnut que l'argile délayée, n'ayant aucun inconvénient pour le travail, on pouvait prolonger l'action du trépan et le remonter moins souvent : cela activa de beaucoup l'approfondissement, et on parvint à faire de 15 à 20 centimètres par jour de travail utile. Il faut dire par jour de travail utile, parce que, dans le principe, on a été souvent entravé par de fréquents dérangements à la conduite des pompes alimentaires des presses hydrauliques, à la transmission de mouvement qui faisait tourner la tige du trépan, etc.

Lorsque l'on eut pénétré de 6 mètres environ dans les argiles, on s'aperçut que l'une des pièces du masque était cassée; cette fissure fut attribuée par M. Guibal au retrait de la fonte. Il en fit faire la réparation en exécutant un serrement en bois, à la manière de ceux qui s'exécutent dans les mines; mais on ne tarda pas à s'apercevoir que cette opération n'avait pas complétement réussi. Quoiqu'on eût atteint alors la couche de sable, M. Guibal résolut de tenter un nouveau serrement; mais il venait tant d'eau et tant de sable par la cassure, que la réparation était impossible. En effet, pour l'exécution, il fallait assécher le puits, et, pour l'assécher, il fallait que la réparation fût faite. On sortit de ce cercle vicieux en remplissant d'étoupes, provenant du défilochage de vieilles cordes, toute la capacité qui se trouvait sous le masque. Ce travail fut très-long et très-pénible, mais il réussit enfin, et à sa suite on fit un excellent serrement qui a parfaitement résisté jusqu'à ce jour.

Une fois en marche dans la couche de sable, le travail est devenu d'une régularité et d'une facilité remarquables. Pendant plus de trois mois, on a fait régulièrement 1 mètre à 1m.20 de fosse *finie* par semaine. Malheureusement, au commencement de décembre, les tuyaux qui alimentaient les presses s'étant obstrués, plusieurs couples de celles-ci n'ont pas fonctionné pendant une descente, et quand on a voulu vider le puits pour aller poser le cuvelage, la pompe, qui n'a que 0m.20 de diamètre, fut impuissante. Voici ce qui s'est produit : les pans du cuvelage, dont les presses n'avaient pas agi, se sont desserrés, et laissèrent venir beaucoup d'eau par leurs joints.

Les accidents déjà réparés par l'auteur du système ne laissent aucun doute que, quelle que soit la gravité de ce dernier accident, il ne parvienne à en triomphor. Ces échecs successifs, toujours surmontés, démontrent quo l'appareil, par son ingénieuse disposition, et surtout sous la savante direction qui le fait agir, offre des ressources immenses, et dès lors uno supériorité incontestable. Voici au reste le projet déjà adopté pour porter remède au mal actuel. On a cherché à faire remonter l'appareil pour qu'il vint s'appuyer sous tout le pourtour du cuvelage; malheureusement les presses sont munies de soupapes de retenue, utiles dans toute autre circonstance, mais nuisibles dans celle-ci. Pour suppléer à cet inconvénient et presser le masque de bas en haut, le puits étant plein d'eau, on a fait élever la colonne centrale de 44 mètres, et on la maintient pleine d'eau. Sous cette action, l'appareil remonte, mais lentement, puisque l'eau des presses n'a d'issue que par les fuites des soupapes ou des cuirs. Du moment où il y a déjà mouvement, quelque faible qu'il soit, on est donc en droit de supposer qu'il se continuera, et que sous peu de temps ce nouvel obstacle aura disparu. Il paraît que jusqu'à présent la dépense du puits de Saint-Vaast est notablement inférieure à celle d'un passage à niveau dans les terrains résistants.

En terminant, dit M. Laurent, je dois, comme sondeur, signaler un perfectionnement apporté par M. Guibal aux soupapes dont nous nous servons pour extraire les sables de nos forages. Jusqu'ici nous avons toujours placé les clapets ou le siége des boulets à quelques centimètres au-dessus de la base de l'instrument. Il paraît qu'il suffit de remonter de 0m.50 environ environ, clapet ou soupape, dans le tube, pour rendre l'instrument beaucoup plus sûr et plus puissant. La partie inférieure, sous le mouvement de va et vient qu'on imprime aux soupapes, fait pompe, soulève le sable circonscrit, et appelle celui qui l'entoure. Nous construirons sous peu des instruments de ce système, et nous leur donnerons le nom de soupapes Guibal, considérant ce perfectionnement comme un service rendu à l'art des sondages.

M. LE PRÉSIDENT adresse à M. Ch. Laurent des remercîments en même temps que des éloges pour cette remarquable étude analytique sur un système éminemment original et rationnel, dû à un membre de la Société, et destiné à résoudre le problème le plus difficile peut-être entre tous ceux qui se présentent dans le fonçage des avaleresses.

HOSQUIN DE RIÉVILLE.

COMPAGNIE FRANCO-AMÉRICAINE.

MM. Gauthier frères, anciens gérants de la Compagnie franco-américaine, viennent de publier un mémoire dans lequel se trouvent développées les causes qui ont amené la ruine de cette Société.

Ce document est tenu à la disposition de MM. les actionnaires qui peuvent le réclamer chez MM. Gauthier frères, rue Louis-le-Grand, 30.

FORGES.

Paris, 7 juillet.

CUIVRE. — Marchandises offertes, toutes les sortes étant à peu près délaissées. Best-Selected, 272 50; Tough-Cake et Tile, 255; de l'Elbe, 265; Lac Supérieur, 280-285; Chili brut, 250; minerai cororo, 250; cuivre laminé rouge, 295-300; laminé jaune, 260.

ETAIN. — Sans changement, mais assez bien tenu, dans l'attente que les enchères de la Hollande vont bien se passer. Le Banca vaut 350; l'anglais, 325; les Détroits brillant, 345; le Pérou brillant, 305; dito terne, 285; ces deux dernières sortes manquent.

PLOMB. — Toujours calme. Plomb de France, 64; d'Espagne, 65; laminé, 72 fr.

ZINC. — Affaires nulles. Silésie brut, 51; autres provenances, 49; le laminé est offert à 65 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 5 juillet :

Le prix des numéros mélangés qui était tombé à 59 fr. 60, est remonté à 61 fr. 85, cours de ce jour et auquel il reste encore acheteurs

On cote actuellement la Gartsherrie n° 1, 63 fr. 75; dito n° 3, 61 55 à 61 85; Glengarnock n° 1, 61 85; autres bonnes marques n° 1, 61 à 61 50, à bord à Glascow, paiement comptant.

Au 1er de ce mois, le stock était de 142,000 tonnes.

Fers en barres, 175 à 187 50; tôles fortes, 218 75 à 225 fr., suivant les marques.

Coussinets, 100 fr. la tonne; tuyaux en fonte, 118 75 à 137 50, selon les dimensions.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1418 kilomètres.
1858. — 1366 —

11e année. — 28e semaine.

Du 9 au 15 juillet 1850.

122.660 Voyageurs	393 015 37
Bagages, Marchandises, etc.	685.745 38
Total	1.078.760 75
Recettes antérieures	20.055.721 86
Total	30.134.482 61
28e semaine de 1859	1.078.760 75
Semaine correspondante de 1858	1.069.310 58
Différence	9.450 17
Recettes depuis le 1er janvier 1850	30.134.482 61
— — 1858	26.866.821 36
Différence	3.267.661 25

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 9 au 15 juillet 1859.

109.711 Voyageurs	447.853 66
Bagages, Marchandises, etc.	673.113 58
Total	1.120.967 24
Semaine correspondante de 1858	1.060.595 84
Différence	51.371 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	33.296.415 99
— — 1858	20.036.061 61
Différence	4.260.354 38

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 9 au 15 juillet 1850.

Voyageurs	697.049 80
Bagages et Marchandises	1.112.630 51
Total	1.800.709 31
Semaine correspondante de 1858	1.480.730 56
Différence	328.978 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859	52.591.755 25
— — 1858	30.695.438 80
Différence	13.106.316 45

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 9 au 15 juillet 1859.

Voyageurs	101.765 »
Bagages et Marchandises	187.906 40
Total	289.671 49
Semaine correspondante de 1858	279.534 76
Différence	10.136 65
Recettes depuis le 1er janvier 1859	7.671.581 35
— — 1858	6.791.901 »
Différence	879.680 35

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1198 kilomètres
1858. — 1042 —

Du 0 au 15 juillet 1859.

344.753 Voyageurs	511.364 32
Marchandises, etc. — Grande vitesse	78.421 27
— — Petite vitesse	350.022 64
Total	948.808 23
Semaine correspondante en 1858	810.335 66
Différence	129.472 57
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	24.547.803 66
— — 1858	20.785.332 77
Différence	3.762.470 89

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 902 —

Du 9 au 15 juillet 1850

173.784 Voyageurs	421.791 47
Bagages, Marchandises, etc.	617.035 78
Total	1.038.757 25
Semaine correspondante de 1858	1.031.768 99
Différence	6.988 26
Recettes depuis le 1er janvier 1859	28.833.152 71
— — 1858	27.469.866 46
Différence	1.363.286 25

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 701 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 9 au 15 juillet 1859

CHEMIN DE FER.

47.994 Voyageurs	136.790 09
Bagages, Marchandises, etc.	213.047 71
Total	349.787 80
Canal latéral et canal du Midi	30.458 53
Total	380.256 33
28e semaine 1858. Chemin de fer	290.020 93
— — Canal	30.818 24
Total	320 830 17
Chemin de fer, différence sur 1859	59.766 87
Canal, — —	8.640 29
Total	68.407 16
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	11.544.044 40
— — 1858	7.922.913 53
Différence	3.621.130 87

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 291 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 9 au 15 juillet 1859

11.592 Voyageurs	57.248 56
Bagages et Marchandises	73.385 95
Total	130.634 51
Semaine correspondante de 1858	68.595 03
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.295.964 10
— — 1858	2.148.777 75

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 457 kilomètres.
1858. — — 92 —

Du 9 au 15 juillet 1859.

12.282 voyageurs	20.327 39
Bagages, Marchandises, etc.	39.261 96
Total	59.589 35
Semaine correspondante de 1858	32.575 57
Différence	27.913 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.621.250 50
— — 1858	587.255 07
Différence	1.033.004 53

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 124 —

Du 0 au 15 juillet 1859

11.784 Voyageurs	29.558 97
Bagages, Marchandises, etc.	20.340 59
Total	49.898 66
Semaine correspondante de 1858	40 747 95
Différence	9.150 71
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.337.055 45
— — 1858	684.926 12
Différence	652.129 33

BESSÈGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1850.

Voyageurs	2.609 35
Bagages, Marchandises, etc.	22 472 20
Total	25.081 55
Semaine correspondante de 1858	19.202 65
Différence	5.878 90
Recettes depuis le 1er janvier 1859	660.976 35
— — 1858	458 243 90
Différence	202.732 45

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1322 kilomètres.
1858. — 1164 —

Du 9 au 15 juillet 1859

53.042 Voyageurs ..... En florins	180.260 »
558.912 quintaux Marchandises	222.545 »
Total	402.805 »
Semaine correspondante de 1858	315.451 »
Différence	87.354 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.877.882 »
— — 1858	7.475.885 »
Différence	1.501.997 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 63 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 0 au 15 juillet 1859.

Ligne de Trieste.		
34.806 Voyageurs	169.343 50	
Bagages et Marchandises	1.016.821 20	1.186.164 70
Ligne Lombard-Vénitienne.		
12.635 Voyageurs	32.000 »	
Bagages et Marchandises	199.381 »	231.381 »
Total		1.417.545 70
Semaine correspondante de 1858		779.617 96
Différence		637.027 74
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859		31.190.816 »
— — 1858		18 672.530 12
Différence		12.508.285 88

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 2 au 8 Juillet 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 435 —

16.210 Voyageurs.....		85.809 50
Bagages, Marchand.	(grande vitesse)	17.959 83
—	(petite vitesse)	110.867 09
Total de la semaine.....		214.656 42

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

7.514 voyageurs.....	13.036 91	
Bagages, Marchandises..	4.086 19	17.123 10
Total des deux lignes réunies.....		231.779 52
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		5.283.009 40
Total.....		5.515.688 92

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 241 kilomètres
1858. — 141 —

Du 18 juin au 1er juillet 1859.

51.618 Voyageurs.....	220.104 18
Bagages, Marchandises, etc.....	77.495 17
Recettes diverses	417 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation ces lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	61.420 14
Total..	359.436 99
Recettes correspondantes de 1858...	174.054 21
Différence.....	184 782 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.201.546 98
— — 1858..	1.916.290 72
Différence.....	1.285.256 20

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 28 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploités depuis le 1er juillet 1857.

Du 7 au 14 juillet 1859

5.891 Voyageurs.....	2.417 95
Marchandises	194 75
Total.....	2.612 70

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 230 kilomètres.
1858. — 206 —

Du 9 au 15 juillet 1859

55.838 Voyageurs	115.084 55
Bagages, Marchandises.....	40.577 00
Total.....	155.661 64
Semaine correspondante de 1858.....	98.817 55
Différence.....	56.844 09
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.408.389 64
— — 1858..	1.528.489 83
Différence.....	879.899 81

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859 Longueur exploitée 80 kilomètres

Du 8 au 14 juillet 1850

18.212 Voyageurs.....	24.026 90
Bagages, Marchandises, etc.....	13.077 06
Total.....	37.103 96
Période correspondante de 1858....	24.515 81
Différence.....	12 588 15
Recettes depuis le 1er janvier 1950..	737 771 13
— — 1858..	435.733 31
Différence.....	302.037 82

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juin 1859

1859. Longueur exploitée : 265 kilomètres
1858. — 112 —

143.946 Voyageurs.....	157.402 26
Marchandises et Bagages.....	60.811 30
Total.....	218.273 65
Mois correspondant de 1858.....	100.217 51
Différence.....	118.056 14
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.217.267 02
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	486.492 17
Différence.....	730.774 85

NORD-EST SUISSE.

Juin 1859.

1858 Longueur exploitée : 161.6 kilomètres

117.000 Voyageurs.....	168.500 »
300.000 quint. Marchand. et bagages	113.500 »
Total.....	282.000 »
Mois correspondant de 1857	258.038 »
Différence.....	23.962 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.477.009 »
— — 1858..	1.043.360 »
Différence.....	433.249 »

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de juin 1859.....	134.954 41
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	825.021 48
Total.....	960.005 89

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859 Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.447 Voyageurs.....	2.071 95
Bagages, Marchandises, etc.....	9.887 20
Total.....	11.959 15
Recettes antérieures.....	81.924 95
Total.....	93.884 10

HAINAUT ET FLANDRES.

Juin 1850.

Voir le numéro du 9 juillet

CENTRE BELGE.

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

ANVERS A GAND.

Juin.

Voir le numéro du 16 Juillet.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0.
Juin....	60.851 20	74.093 18	13.241 98	21 76
6 1ers mois...	521.041 82	603.913 54	82.871 72	15 9 8

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juin.	844.038 99	704.396 06	139.642 93	19.81
6 1ers Mois	7.882.197 32	7.047.231 82	835.965 50	11.83

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en juin 1858.....	41.119
Becs éclairés en juin 1859.....	49.637
Augmentation juin 1859.....	8.518 becs
Recettes du gaz. — Juin 1858.....	76.814 95
Recettes du gaz. — Juin 1859.....	93.860 67
Augmentation en juin 1859.....	17.045 72

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juin 1859.....	2.099.705 27
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	97.641 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 19
Total.....	470.137 69

OMNIBUS DE PARIS

Du 9 au 15 juillet 1859.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.....	311.225 90	92 58	60 52
Semaine correspondante de 1858..	282.766 60	85 76	54 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	7.840.264 95	86 69	54 36
Période correspondante de 1858..	7.121.285 65	81 03	48 76
Différence...	718.970 30	5 65	5 60

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Dernier appel de fonds de 15 0/0, qui aura lieu à partir du 16 au 31 août prochain.

La section du chemin de fer de Linz à Lambach devant être mise en exploitation dans un très-court délai, il est essentiel, dans l'intérêt de la Compagnie, d'activer autant qu'il est possible la construction de la portion de la ligne qui relie Lambach à la frontière bavaroise, près Salzbourg, dont les travaux sont déjà fort avancés.

En conséquence, le conseil d'administration, conformément au paragraphe 14 des statuts, a décidé que les actions seraient entièrement libérées au moyen d'un nouvel appel de fonds de 15 pour 100, soit 30 florins valeur de Banque, ou 30 florins 50 kreutzers valeur d'Autriche, exigibles du 16 au 31 août prochain.

MM. les actionnaires sont donc prévenus que ce versement aura lieu :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie, Freiung, 138 ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Et attendu que les intérêts à 5 pour 100 sur ce versement courent depuis le 1er juillet courant, MM. les actionnaires auront à payer en même temps les intérêts à 5 pour 100 à partir du 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Dans le cas où le versement exigé ne serait effectué qu'après le 31 août, l'actionnaire en retard devra en outre tenir compte à la Compagnie des intérêts à 5 pour 100 depuis ce jour jusqu'au moment où il effectuera sa libération.

Des feuilles de coupons seront délivrées à MM. les actionnaires par la caisse centrale de la Société, à Vienne, sur la présentation de l'action originale régulièrement et entièrement libérée.

Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, que le tirage au sort qui a eu lieu dans l'assemblée générale du 14 juillet, pour l'amortissement de 4½ obligations remboursables le 1er septembre 1859, a désigné les numéros suivants :

877	516	116	5776
3565	2084	85	3272
2617	1483	3146	2370
1584	1783	3610	1124
5155	4203	4111	1907
2980	1501	3937	779
5032	4658	4316	2758
4605	5324	1881	4198
4889	3097	2300	3705
2381	157	3818	4389
2773	3261	2909	4757

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS

LOMBARD-VÉNITIENS
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale sont convoqués en assemblée générale ordinaire, à Vienne, le 25 août prochain, au siége de la Société, Waluer strasse, n° 273, à neuf heures du matin, pour entendre le rapport du conseil d'administration et approuver, s'il y a lieu, les comptes de l'exercice 1858.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins 40 actions ou certificats provisoires, qui devront être déposés, au plus tard, quatorze jours avant la réunion, dans l'un des bureaux ci-après :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Milan, chez M. C.-F. Brot ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et C°.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale peuvent s'y faire représenter par des délégués munis de pouvoirs écrits, mais ayant eux-mêmes le droit d'y assister.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous (1). Ils seront inscrits sur le verso du certificat de dépôt, et devront être présentés aux bureaux de l'administration, à Vienne (Waluer strasse, 273), au plus tard, le 20 août.

(1) J'autorise M*** à me représenter à l'assemblée générale des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale, qui doit avoir lieu à Vienne le 25 août prochain.

COMPAGNIE I. ET R. P.
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VENITIEN
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, à Vienne, Waluer strasse, n° 273, le 25 août, à dix heures du matin, pour délibérer sur diverses modifications à apporter aux statuts et au cahier des charges de la Compagnie, notamment en ce qui concerne :

1° Le mode de paiement des sommes appelées sur les actions ;

2° Le mode de perception des tarifs.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins 40 actions ou certificats provisoires, qui devront être déposés, au plus tard, quatorze jours avant la réunion, dans l'un des bureaux ci-après :

A Vienne, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Milan, chez M. C.-F. Brot ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et C°.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale peuvent s'y faire représenter par des délégués munis de pouvoirs écrits, mais ayant eux-mêmes le droit d'y assister.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous (1). Ils seront inscrits sur le certificat de dépôt et devront être présentés aux bureaux de l'administration, à Vienne (Waluer strasse, 273), au plus tard le 20 août.

Les résolutions à soumettre à l'assemblée générale extraordinaire ne pouvant être valablement votées, aux termes de l'art. 28 des statuts, qu'à la majorité des deux tiers des voix, et à la condition que l'assemblée générale réunisse soixante membres au moins, représentant le dixième du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés de se rendre à cette assemblée ou de s'y faire représenter.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires en retard des 3e et 4e versements, chacun de 50 fr. par actions anciennes de 250 fr. en recouvrement ; le 3e depuis le 2 novembre 1857, et le 4e à partir du 1er octobre 1858, à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi ils seraient exposés aux conséquences de l'art. 11 des statuts qui autorise le conseil d'administration à faire procéder à la vente de leurs actions. — Il rappelle en même temps à MM. les actionnaires que le 4e versement effectué donne droit à l'échange de deux actions anciennes de 250 fr. contre une action nouvelle de 500 fr. libérée de 400 fr., conformément à la décision prise par l'assemblée générale.

Les versements continuent à être reçus :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et C°, banquiers ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, au siége social, maison Laya, quai du Rhône.

(1) J'autorise M*** à me représenter à l'assemblée générale des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, qui doit avoir lieu, à Vienne, le 25 août 1859.)

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts pour le premier semestre 1859 sont payés, sur présentation du coupon n° 4, depuis le 1er juillet courant, savoir :

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandre ;

A Paris, chez MM. de Bionay et Boissonnas, banquiers, 59, rue de Provence.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué du 5 au 20 août 1859 ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., qui échoit le 5 août 1859, sera déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Bionay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

SOCIÉTÉ

DE L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires de l'Union des gaz sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le lundi 25 juillet courant, à trois heures de relevée, salle des Concerts de Paris, rue du Helder, 19.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions, conformément aux délibérations des 1er, 16 et 30 septembre 1857, seront admis sur le dépôt de leurs anciens titres.

Les dépôts seront reçus de dix à trois heures, au siége social, rue de Provence, 58, à Paris, jusqu'au 22 juillet inclusivement.

La réunion a pour objet d'examiner la situation de la Société, de réviser et modifier, s'il y a lieu, les statuts sociaux, et de voter sur plusieurs propositions importantes.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 2 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 26 juin.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 26 juin. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 3 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires qui avaient conservé forcément une grande activité, à une époque où elles sont d'ordinaire dans la morte-saison, par suite de l'importance des événements, sont devenues excessivement calmes depuis que la liquidation de quinzaine a été terminée, et ainsi qu'il arrive ordinairement lorsque la spéculation est inactive, les cours ont éprouvé un peu de réaction. L'attitude malveillante de la presse anglaise avait d'ailleurs jeté un peu de trouble parmi nos spéculateurs, et avait décidé quelques acheteurs à clore leurs opérations. Les cours se sont par conséquent affaissés de jour en jour, et ils étaient en même temps entraînés par les offres du comptant qui étaient devenues plus nombreuses. On cherchait à vendre des primes dont les écarts sur les cours du terme tendaient sans cesse à diminuer. C'est ainsi que la rente a fléchi peu à peu de 69 à 67 75. Ce cours de 67 75 présente sur les plus hauts cours qui ont été cotés au moment où la paix a été connue, une baisse de 2 fr. 25; mais le cours de 68 est considéré comme un prix très-modéré de la rente en temps de paix, il a déterminé beaucoup de rachats, et il a offert une grande résistance à la tendance rétrograde. La plupart des opérations à la hausse qui avaient eu lieu par spéculation à partir des bas cours de 62 à 63 sont maintenant réalisées, et comme la plupart des acheteurs actuels ont payé leurs rentes dans les hauts prix, ils sont encore disposés à vendre.

La dernière liquidation de quinzaine s'est faite dans des prix assez élevés, mais elle a donné lieu à des paiements considérables de différence, et l'on a parlé de quelques sinistres assez importants qui ont jeté un peu de trouble sur le marché. Il a fallu liquider quelques opérations faites sur la rente pour le compte de clients qui ne pouvaient pas payer leurs différences sur les actions.

Le marché anglais n'a guère été plus animé que le nôtre; les consolidés ont fléchi de 1/2 0/0 depuis huit jours, malgré la réduction de 1/2 0/0 sur le taux de l'escompte de la Banque d'Angleterre.

Les actions du Crédit mobilier, qui s'étaient élevées à 845, ont rétrogradé à 792 50, mais il a fallu des efforts pour soutenir cette valeur aux environs de 800; le découvert se reforme sans cesse, et il sert de levier pour arrêter la baisse.

Les actions de chemins de fer ont été offertes de même que la rente, surtout au comptant, ce que l'on attribue en partie à la faveur dont jouissent en ce moment les obligations dont la Banque de France opère le placement avec la plus grande facilité.

La spéculation a eu moins d'activité qu'à l'ordinaire, même sur les grandes lignes d'Orléans et de Lyon. Elle ne s'est guère occupée que des actions des chemins de fer autrichiens, qui ont conservé une fermeté remarquable. Les Lombards ont été lourds. Cette dernière ligne ne se négocie plus qu'au comptant depuis que la coulisse est supprimée, et lorsqu'il se présente des offres sur le marché, on a plus de peine à les exécuter que si l'on pouvait les négocier à terme par 25 et par 50 actions.

Les autres chemins de fer étrangers ont été presque délaissés, leurs cours ont eu fort peu de variations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 15 jusqu'à celle du 22 juillet :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 25 à 68 80; elle est restée à 67 70. Elle a varié à terme de 68 30 à 69; elle est restée à 67 75.

La rente à 4/2 0/0 a monté de 95 50 à 96 50; elle est restée à 95 60.

L'emprunt 3 0/0 non escomptable a monté de 69 45 à 69 45; il est resté à 68 50.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,850 à 2,925; elles sont restées à 2,880.

Le Crédit foncier a varié de 655 à 650.

Le Crédit mobilier a monté de 805 à 845; il est resté à 790.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,335 à 1,362 50; elles sont restées à 1,337 50.

Le Nord ancien a fléchi de 935 à 925; il est resté à 920. Le Nord nouveau a varié de 825 à 840.

L'Est a fléchi de 650 à 640, il est resté à 640.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 867 50 à 880; il est resté à 856 25.

Le Midi a monté de 520 à 535, il est resté à 540.

L'Ouest a varié de 545 à 555; il a fermé à 545.

Le Genève a fléchi de 540 à 522 50; il est resté à 522 50.

Le Dauphiné a varié de 515 à 525.

Les Ardennes anciennes ont fléchi de 435 à 445; et les nouvelles, de 485 à 480.

Les Autrichiens ont monté de 571 25 à 580; ils sont restés à 555.

Le Victor-Emmanuel a varié de 430 à 422 50.

Les Romains ont fléchi de 400 à 360.

Les Lombards ont monté de 560 à 570; ils sont restés à 542 50.

Les Saragosse ont baissé de 455 à 440; ils sont restés à 440.

Les Russes ont fait 506 25, et on les a cotés, après le détachement de 3 75 du coupon, à 503 75 et 500.

Samedi. — Le début de la Bourse était très-ferme, mais les premiers cours ne se sont pas soutenus, et il y avait des offres nombreuses à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 80 à 68 60, et à terme de 69 à 68 85; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 50. La Banque a monté de 75 à 2,925. Le Crédit mobilier a varié de 845 à 837 50; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,257 50; le Nord, de 940 à 937 50. Le Nord nouveau s'est tenu à 820; l'Est, de 655 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 875 à 873 75; le Midi, de 535 à 530; le Genève, de 532 50 à 540, l'Ouest, de 550 à 555; les Autrichiens, de 580 à 577 50; les Lombards, de 562 50 à 570; les Saragosse, de 455 à 457 50. Les Romains ont fléchi de 10 à 390. Les Victor Emmanuel ont monté de 2 50 à 430.

Lundi. — Le marché a été fort lourd. Le langage irritant des journaux anglais a produit une fâcheuse impression, et toutes les valeurs sont restées en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 35 à 68 25, et à terme de 60 c. à 68 25; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 96; la Banque, de 25 à 2,900; le Crédit foncier, de 5 à 650; le Crédit mobilier, de 22 50 à 815; l'Orléans, de 12 50 à 1,345; le Nord ancien, de 7 50 à 930; l'Est, de 5 à 647 50; le Lyon-Méditerranée, de 11 25 à 872 50; le Midi, de 8 75 à 521 25; l'Ouest, de 2 50 à 552 50; le Genève, de 10 à 530; les Autrichiens, de 17 50 à 560; les Lombards, de 17 50 à 552 50; les Victor-Emmanuel, de 5 à 425; les Russes, de 2 50 à 507 50; les Saragosse, de 5 à 450; les Romains, de 10 à 380.

Mardi. — Les cours étaient encore offerts, mais sans variation et sans affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 à 68 20, et à terme de 68 05 à 68 25; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 25. La Banque s'est tenue à 2,900; le Crédit foncier, à 650; le Crédit mobilier, de 800 à 812 50; l'Orléans, de 1,340 à 1,343 75; le Nord, de 925 à 930; le Nord nouveau, de 820 à 815; l'Est, de 640 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 860 à 865; le Midi, de 520 à 522 50. Le Genève s'est tenu à 530; l'Ouest, à 550; les Autrichiens, de 555 à 565; les Lombards, de 550 à 548 75; les Saragosse, de 452 50 à 450. Les Romains se sont tenus à 380; les Russes, à 507 50; les Victor-Emmanuel, à 425.

Mercredi. — La Bourse n'a pas été plus animée, et les prix étaient faibles mais sans aucune affaire. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 68, et à terme de 20 c. à 68 05. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 96; la Banque, à 2,950; le Crédit foncier, à 650. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 807 50; l'Orléans, de 1 25 à 1,342 50; le Nord ancien, de 2 50 à 927 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 812 50; l'Est, de 5 à 645; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 863 75; le Midi, de 7 50 à 545; l'Ouest, de 2 50 à 550; le Genève, de 5 à 525; les Autrichiens, de 1 25 à 563 75; les Lombards, de 1 25 à 547 50; les Victor-Emmanuel, de 1 25 à 423 75; les Saragosse, de 3 75 à 446 25. Les Romains se sont tenus à 380; les Russes, de 503 75 à 505, coupon détaché (3 75).

Jeudi. — Les cours ont encore fléchi au milieu d'un marasme complet et de l'absence du plus grand nombre des spéculateurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 67 70, et à terme de 30 c. à 67 75; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 95 60; la Banque, de 20 à 2,880; le Crédit mobilier, de 15 à 792 50; l'Orléans, de 5 à 1,337 50; le Nord ancien, de 7 50 à 920; le Nord nouveau, de 2 50 à 810; l'Est, de 5 à 640; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 856 25; le Midi, de 5 à 540; l'Ouest, de 5 à 545; le Genève, de 2 50 à 522 50; le Béziers, de 2 50 à 465; les Ardennes nouvelles, de 17 50 à 460; les Autrichiens, de 8 75 à 555; les Russes, de 6 25 à 500; les Saragosse, de 1 25 à 445; les Romains, de 20 à 360; les Lombards, de 5 à 542 50.

Vendredi. — Une baisse rapide a eu lieu au début sur toutes les valeurs, ce qui a rendu de l'animation aux affaires. Des achats considérables ont eu lieu dans les bas cours. La rente 3 0/0 a fléchi de 67 45 à 67; elle est restée à 67 15 au comptant et à 67 20 à terme. Le 4 1/2 0/0 a baissé de 50 c. à 95 10; la Banque, de 30 à 2,850; le Crédit mobilier, de 31 25 à 761 25; l'Orléans, de 12 50 à 1,325; le Nord ancien, de 10 à 900; le Nord nouveau de 10 à 800; l'Est, de 12 50 à 632 50; le Lyon-Méditerranée, de 11 25 à 845; le Midi, de 12 50 à 497 50; l'Ouest, de 7 50 à 537 50; le Genève, de 10 à 512 50; les Autrichiens, de 12 50 à 542 50; le Victor-Emmanuel, de 20 à 405; les Saragosse, de 10 à 435; les Romains, de 5 à 350; Les Russes, de 2 50 à 497 50; les Lombards, de 11 25 à 531 25.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Ancienne ou nouvelle	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	120.000	500	»	36 »	janv. juil.	305 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	460 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »	janv. juill.	145 »
Comptoir V C. Bonnard et Ce	C	6.000	100	»	5 »	février	50 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2650 »	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février	56 0/0 b.
Océan	A	300	5.000	4000	250 »	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »	mars	22 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »	....	20 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février	14 0/0 b.
Comptoir	A	100	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril	760 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	310 »	avril	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	415 »	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	225 »	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »	avril	60 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 »	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	800	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »	avril	17 1/2 0/0
Générale........ *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	29 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 7 ans	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.100	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juill.	800 »
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	jan. jl.	400 »
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	40	Néant	....	44 25
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »	....	37 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »	janv. jl.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	100	»	4 »	....	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	27 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1190 »
— act. de jouiss.	A	88.000	1/88000	»	8 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	950 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	925 »
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	1145 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	6000 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	....	720 »
Scarpe inférieure	C	2.700	1.000	»	» »	....	» »
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000		100	....	» »
Canalisation de l'Isère	A	53.000	533 33	»	4 0/0	....	» »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	140 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.600	1.000	»	15 »	....	» »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	8.000	1.000		5 1/2 0/0	....	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	» »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	250 »
Messager. imp (Serv. marit.)	A	40.000	500	»	30 »	janv. juill.	500 »
Cie gén. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »
Cie générale maritime	A	40.000	500	»	Néant	janv. juill.	200 »
Marc Fraissinet père et fils	C	»	500	»	» »	....	340 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	....	230 »
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	» »
Haute-Loire.... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	....	220 »
Montchanin	C	6.800	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.600	1.000	»	30 »	mai	215 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	25 »	avril	400 »
Montieux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	» »	....	» »
Blanzy	C	40.000	500	»	36 »	févr. août	725 »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »
Layon-et-Loire	A	1.800	1/1800		» »	....	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	127 »	1er décemb	1500 »
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	130 »
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	110 »
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »	....	115 »
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	....	241 25
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	....	625 »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	710 »
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	100 »
Carmaux	C	116.000	100	»	6 75	mai, novem	58 35
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	....	400 »
Houill. réun. à Quaregnon	A	9.720	250	»	Néant	....	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »	....	540 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	»	Néant	....	» »
Seyssel anglais	»	18.000	100	»	17 50	....	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	90.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	18 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	....	110 »
Mouzaïa (cuivre)........ *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	15 »

DÉNOMINATION.	Ancienne ou nouvelle	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.400	1/10400	»	Néant	....	250 »
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	500 »
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov.	330 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	....	800 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	30 »	octobre	150 »
— non priv.	A	46.000	375	»	1 25	octobre	60 »
Corphalie. zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	625 »
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	» »
Silésie. zinc	A	80.000	375	»	18 75	mai, nov.	420 »
Terre-Noire.... *Hts-Fx et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	....	615 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc.	2200 »
Alais (Gard)	A	12.000	1/12000	»	33 »	juin déc.	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	25.000	500	»	70 »	juin déc.	780 »
Allevard	»	»	1.000	»	» »	....	1000 »
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	190 »
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	....	625 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1.000	»	25 »	....	205 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	20 »	....	300 »
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	14 »	mai, nov.	350 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	....	200 »
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »	mai novem	340 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	80 »	....	305 »
Firminy	»	»	250	»	» »	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	....	301 »
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	690 »
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	160 »	septembre	1510 »
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	45 »	sept. mars.	670 »
Carente	C	70.000	100	10	Néant	....	25 »
Chameroy	C	4.000	500	»	75 »	juin, déc.	705 »
Sandrilot	C	2.350	225	»	50	....	» »
Christofle	C	4.000	500	»	00 50	....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	....	585 »
Cie immobilière (Rivoli)	A	250.000	100	»	56	janv. juill.	95 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	00 »
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	775 »
Union des Gaz	C	21.000	250	»	» »	janvier	105 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	175 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	350 »
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	27 »	....	» »
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	480 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	....	1000 »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2000 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	....	1220 »
Wazemmes	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre.	175 »
Malaga	»	»	»	»	» »	....	175 »
Cie centrale, Lebon 14 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	» »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	....	» »
Maberly (Amiens).... *Filatures*	A	8.000	500	»	45 »	août	570 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	480 »
Société Linière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril	450 »
Siècle.................. *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	135 »	....	» »
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	45 »	janv. juill.	» »
Droit	C	100	2.500	»	600 »	....	5.400 »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	2.400	1/2400	»	» »	....	» »
Montluçon	C	21.000	500	»	6 »	....	115 »
Oignies, Belgique	A	21.000	500	»	30 40	septembre	150 »
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	61 »
Sétif (colonies de)...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Richer et C. Vidanges	C	20.000	500	»	20	....	100 »
Caoutchouc souple	C	10.000	100	»	12 »	31 mars	» »
Chollet et Cie	C	10.000	100	»	Néant	....	10 »
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	....	215 »
1 Carques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	»	18 »	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement	Derniers cours
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris	80	22.000	125	56	5 »	....	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	472 50
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	511 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	....	1120 »
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	900 »
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	50	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	400	12.500	425	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	410 »
Aveyron (Decazeville) 1848	500	2.400	500	»	27 50	avril octob.	» »
— — 1865-67	300	8.000	500	50	30 »	janv. juillet	475 »
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »	avril octob.	287 50
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai novemb	22 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	435 »
— nouv.	295	7.000	300	50	15 »	21 mars sept.	285 »
J.-F. Cail et Cie	45	8.000	400	11	20 »	janv. juill.	405 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv. juill.	520 75
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	440 »
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 16 AU 22 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
1475	3021	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1357 50	1357 50	1340 ••	1345 ••	1347 50	1341 75	1315 ••	1312 50	1340 ••	1337 50	1335 ••	1325 ••
919	1565	99	400.000	400	»	64 fr. pour 1858.	janvier 1859	Nord ancien	900 ••	937 50	925 ••	930 ••	925 ••	930 ••	925 ••	927 50	922 50	930 ••	907 50	910 ••
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	810 ••	•••	•••	•••	815 ••	815 ••	812 50	812 50	810 ••	810 ••	800 ••	800 ••
1618	1900	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858	novembre	Est	640 ••	•••	647 50	647 50	642 50	650 ••	645 ••	635 ••	640 ••	640 ••	632 50	632 50
1163	1924	»	663.400	500	»	49 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	872 50	873 75	863 75	862 50	864 50	865 ••	862 50	863 75	855 ••	860 ••	845 ••	845 ••
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Midi	530 ••	530 ••	525 ••	521 25	517 50	523 50	515 ••	515 ••	507 50	510 ••	507 50	507 50
1198	2.404	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	550 ••	555 ••	555 ••	552 50	550 ••	550 ••	555 ••	550 ••	547 50	545 ••	540 ••	547 50
219	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	530 ••	540 ••	535 ••	530 ••	525 ••	530 ••	530 ••	525 ••	525 ••	522 50	530 ••	512 50
58	58	99	35.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 ••	•••	165 ••	165 ••	160 ••	167 50	160 ••	165 ••	160 ••	165 ••	•••	160 50
134	208	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	•••	•••	•••	•••	•••	520 ••	540 ••	•••	•••	•••	400 ••	»
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	•••	•••	435 ••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	415 ••	•••
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1859	Ardennes nouveau	•••	•••	•••	450 ••	•••	477 50	•••	•••	•••	•••	•••	470 ••
23	31	99	10.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	»	•••	»
60	60	99	15.000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	•••	»	•••	»	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	570 ••	577 50	590 ••	590 ••	592 50	595 ••	590 ••	593 75	555 ••	565 ••	540 ••	562 50
»	85	99	»	500	300	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	430 ••	•••	425 ••	425 ••	425 ••	425 ••	420 ••	428 75	•••	•••	402 50	401 ••
»	4102	95	600.000	500	250	5 0/0	13 janv. 1859	Russes	•••	•••	508 75	505 75	507 50	507 50	505 ••	505 ••	500 ••	498 75	497 50	500 ••
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	325 ••	»	325 ••	»	320 ••	»	320 ••	»	•••	»	•••	»
208	247	99	72.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	•••	»	•••	»	•••	»	420 ••	»	•••	»	•••	»
162	179	»	57.965	500	»	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	•••	»	•••	»	•••	»	»	»	»	»	•••	»
482	815	99	240.000	500	100	0 0/0	janvier 1859	Saragosse	455 ••	460 ••	455 ••	455 ••	455 ••	450 ••	450 ••	452 50	440 ••	443 ••	432 50	435 ••
1396	3133	99	212.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-Lomb.	570 ••	»	553 50	»	548 75	»	547 50	»	512 50	»	531 25	»
»	819	99	170.000	400	•••	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	380 ••	•••	380 ••	380 ••	380 ••	380 ••	380 ••	•••	380 ••	•••	350 ••	•••
14	14	99	7.500	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	•••	»	»	»	»	»	»	»	•••	»	•••	»
»	132	99	47.500	500	250	6 0/0	janvier 1859	Séville à Jérez	145 ••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»
»	»	99	36.000	500	175	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»	•••	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	16	18	19	20	21	22
1845	5.000	1906	»	»	1.250	décembre.	60 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ••	D°.	St-Germain (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
»	2.775	1904	»	»	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ••	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 ••	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1852-1854	34.330	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ••	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	965	•••	•••	•••	•••	•••
1845-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	•••	•••	•••	•••	920	•••
1853	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	•••	1100	•••	•••	970	•••
1847-1854	26.730	1909	divers.	»	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	•••	•••	•••	•••	•••	•••
»	20.000	1905	»	»	625	mars.	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	400	•••	•••	•••	•••	400
1854	102.014	1952	»	»	625	décembre.	25 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	•••	•••	475	•••	•••	•••
1852	120.000	1951	»	»	625	avril.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	•••	495	•••	495	•••	•••
1852	202.925	1902	divers	»	650	avril.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490	487	490	490	490	490
1845	22.000	1905	500	»	400	»	15 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1845	17.418	1941	500	»	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1851	131.067	1951	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Grand-Central (anciennes)	•••	•••	•••	•••	•••	•••
1855	255.000	1950	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	285	285	285	285	287 50	287 50
1852	63.063	1951	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	•••	•••	•••	•••	285	•••
1855	264.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ••	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	295	•••	297 50	297 50	297 50	297 50
1852-1857	1002.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	290	288 75	290	288 75	288 75	286 75
1852-54-57	600.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ••	D°.	Nord	285	285	285	285	285	285
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 ••	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	•••	285	•••	•••	•••	285
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ••	D°.	D° (nouvelles)	284 50	285	287 50	287 50	285	285
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	•••	•••	290 25	290	285	285
»	1.000.000	1961	divers.	»	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ••	D°.	Bourbonnais	282 50	290	289 75	289 75	288 75	288 75
»	240.788	1957	285	»	500	»	15 ••	D°.	Midi gar.	282 50	282 50	282 5	281 25	280	280
»	22.010	1956	280	»	500	»	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	270	•••	•••	270	•••	•••
1857	512.000	1949	270	»	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	281 25
»	26.277	1956	»	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	275	275	275	275	275	275
»	28.000	1957	»	»	500		15 ••	D°.	Dauphiné gar.	275	275	275	275	275	275
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ••	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée	290	281 50	287 50	287 50	287 50	288 75
»	363.630	1946	275	»	500	»	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	282 50	285	285	285	285	282 50
1857	200.000	1919	275	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	253 75	251 25	251 25	250	254 25	249 75
1858	»»	1904	250	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	•••	250	250	250	257 50	240
1858	17.544	»	»	»	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	•••	253 75	255	251 25	250	250
153-56	10.000	»	Divers.	»	500	»	15 ••	janvier, juillet.	Namur à Erquelines	•••	•••	•••	•••	•••	•••
»	100.506	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	110 75	120	120	116 25	116 25	115

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 16 Comptant	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Comptant	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Comptant	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Comptant	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Comptant	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Comptant	Vendredi 22 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes — 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	68 80	68 85	68 35	68 35	68 20	68 35	68 ••	68 05	67 70	67 75	67 15	67 20
Rentes — 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	69 30	69 70	69 10	69 15	69 10	69 10	68 90	68 80	68 50	68 60	67 90	68 15
Rentes — 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	96 50	•• ••	96 ••	96 25	96 25	•• ••	96 ••	•• ••	95 60	95 50	95 10	95 20
Rentes — 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2925 ••	»	2900 ••	»	2900 ••	»	2900 ••	»	2890 ••	»	2950	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	•••	»	•••	•••	•••	»	690 ••	»	•••	»	•••	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	•••	•••	650 ••	650 ••	650 ••	•••	651 ••	•••	650 ••	650 ••	640 ••	•••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	400 ••	»	400 ••	»	405 ••	»	400 ••	»	400 ••	»	400 ••	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	410 ••	»	410 ••	»	410 ••	»	440 ••	»	410 ••	»	440 ••	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ••	»	95 ••	»	95 ••	»	95 ••	»	95 ••	»	95 ••	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 ••	»	90 ••	»	90 ••	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	•••	»	900 ••	»	•••	»	900 ••	»	•••	»	•••	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	805 ••	805 ••	811 50	815 ••	815 ••	812 50	805 ••	807 50	790 ••	791 50	790 ••	791 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	••••	»	1075 ••	»	1075 ••	»	1100 ••	»	1100 ••	»	1100 ••	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	470 ••	»	470 ••	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. janvier 1859	217 50	»	216 25	»	210 25	»	210 25	•••	210 25	»	217 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	95 1/8	»	95 2/8	»	95 2/8	»	95 2/8	»	95 1/8	»	95 •/•	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	98 •/•	»	•• •/•	»	98 •/•	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	86 ••	»	86 ••	»	86 ••	»	86 ••	»	86 50	»	86 50	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	55 ••	»	55 ••	»	55 ••	»	55 ••	»	55 ••	»	55 ••	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	•• ••	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	•• •/•	»	87 •/•	»	87 •/•	»	•• ••	»	87 •/•	»	87 •/•	»
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	•• •/•	»	•• •/•	»	41 1/4	»	•• •/•	»	•• •/•	»	41 1/4	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	44 1/2	»	43 7/8	»	•• •/•	»	•• •/•	»	•• •/•	»
D° D° 1857, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	43 •/•	»	42 1/2	»	42 •/•	»	42 •/•	»	42 •/•	»
D° intérieure, jouissance janvier 1859	•• •/•	»	41 •/•	»	41 •/•	»	41 1/4	»	40 1/2	»	40 3/8	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»	••• ••	»

PARIS, — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 986 — 18e ANNEE — N° 31 — SAMEDI 30 JUILLET 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

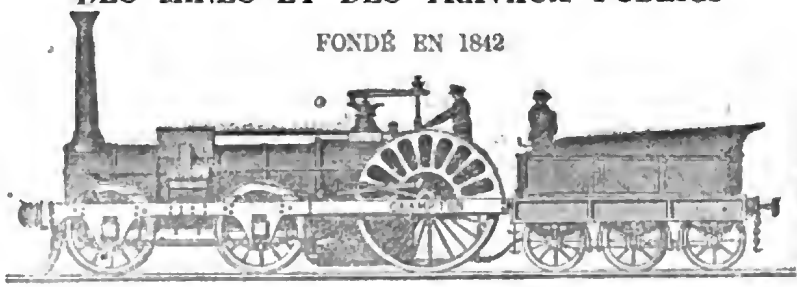
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 681. — Chemins de fer du sud de l'Autriche, 682. — Grande Société des chemins de fer russes, 682. — Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon, 683. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 683. — Commerce, 683. — Chronique des chemins de fer, 684. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 684. — Nominations, 684. — Actes officiels, 684. — Compagnie I. R. P. des chemins du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale, 685. — Avis aux actionnaires, 685. — Bulletin des recettes de la semaine, 685. — Grande Société des chemins de fer russes. Rapport, 686. — Forges, 690 — Recettes des chemins de fer, 691, 692. — Annonces, 692, 693. — Chronique de la Bourse, 694. — Tableau des valeurs industrielles, 695. — Bourse, 696.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La semaine a été agitée par des fluctuations en sens divers.

Quelques discours peu mesurés, prononcés par des orateurs anglais, quelques articles agressifs dans la presse de Londres avaient excité un instant des inquiétudes, qui s'étaient traduites par un affaiblissement du cours des fonds publics. La rente avait rétrogradé vers le cours de 67 francs.

L'augmentation de l'*income tax* proposée par le chancelier de l'échiquier pour subvenir aux dépenses de l'armée et de la marine anglaise, était motivée, disait-on de l'autre côté du détroit, par les armements continus de la France.

Le *Moniteur* a pris soin de redresser les erreurs qui s'étaient répandues à ce sujet. Il résulte de ces explications que le budget de la marine française, pour 1860, est de 123 millions et demi; il était de 128 millions et demi en 1847. Le budget de la marine anglaise, pour 1859, est de 320 millions. Ces chiffres sont significatifs, et, comme le disait le *Moniteur*, il fallait donc chercher ailleurs que dans les armements de la France la cause des énormes dépenses auxquelles l'Angleterre se livre depuis quelques années pour augmenter sa flotte et son armée.

Ces renseignements avaient déjà produit une certaine impression en Angleterre, lorsqu'une nouvelle note, d'une haute importance, a paru dans le *Moniteur* d'hier. Cette note annonçait que l'Empereur avait donné l'ordre de mettre dans le plus bref délai l'armée de terre et l'armée de mer sur le pied de paix.

Cette déclaration décisive, qui implique la réduction de l'effectif par le renvoi d'un grand nombre de militaires et de matelots dans leurs foyers, et par la vente d'une grande quantité de chevaux qui seront rendus à l'agriculture, sera probablement le point de départ d'un désarmement général en Europe.

Grâce à la noble initiative de l'Empereur, nous venons d'entrer définitivement dans l'ère de la paix, dont les préliminaires de Villafranca n'étaient que le prélude.

Le marché des fonds publics a accueilli cette heureuse nouvelle par une hausse de près d'un franc sur la rente 3 0/0. Les autres valeurs ont suivi le mouvement dans des proportions diverses.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 fr., ferme à 68 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 20, ferme à 96 25.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 69 65, et les coupures non escomptables 69 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	113.84 0/0
Ouest suisse	31.40 0/0
Lyon-Genève	25.07 0/0
Dauphiné	20.78 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	16.21 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	15.13 0/0
Midi	11.48 0/0
Bessèges a Alais	10.96 0/0
Ouest	3.70 0/0
Ardennes	3.43 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	0.64 0/0
Est	5.73 0/0
Orléans	5.94 0/0
Nord	12.74 0/0
Saragosse	18.08 0/0

J.-G. Bordot.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	22 Juillet	29 Juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	67 20	68 50	1 30	» »
Banque de France	2850 »	2875 »	25 »	» »
Consolidés	93 »	93 »	» »	» »
Crédit foncier...	640 »	645 »	5 »	» »
Crédit mobilier..	761 25	815 »	53 75	» »
Comptoir d'Esc^te	680 »	670 »	» »	10 »
Orléans.....	1325 »	1355 »	30 »	» »
Nord	910 »	930 »	20 »	» »
Nord nouveau...	800 »	810 »	10 »	» »
Est	632 50	645 »	12 50	» »
Paris-Méditerran^e	845 »	870 »	25 »	» »
Midi	497 50	515 »	17 50	» »
Ouest.....	537 50	545 »	7 50	» »
Genève.....	512 50	525 »	12 50	» »
Dauphiné.....	500 »	505 »	5 »	» »
Graissessac-Béziers	162 50	165 »	2 50	» »
Ardennes ancien.	415 »	435 »	20 »	» »
Ardennes nouveau	470 »	470 »	» »	» »
Ch. Autrichiens..	542 50	565 »	22 50	» »
Victor-Emmanuel	405 »	405 »	» »	» »
Russes.....	500 »	500 »	» »	» »
Romains.....	350 »	390 »	40 »	» »
Sud-Autrich.-Lombards	531 25	570 »	38 75	» »
Saragosse.....	435 »	445 »	10 »	» »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE.

(LOMBARDS-VÉNITIENS.)

Un grand nombre de porteurs d'actions des chemins du sud de l'Autriche se sont émus des changements qui pourraient résulter, pour ces titres, de la situation nouvelle faite par la guerre et des modifications territoriales qui doivent en être la conséquence. Chaque jour des lettres pressantes nous sont adressées à ce sujet.

Jusqu'à présent, nous dit-on, les chemins Lombards-Vénitiens, fusionnés avec la ligne de Trieste, ont été purement autrichiens. C'est avec le gouvernement autrichien que la nouvelle Compagnie a traité ; c'est ce gouvernement qui a garanti un minimum d'intérêt sur la totalité des dépenses ; c'est à lui que la Compagnie doit payer le prix des lignes déjà livrées ; en un mot, c'est ce gouvernement qui exerçait sur l'entreprise dont il s'agit l'autorité et le droit de surveillance dévolus à l'administration supérieure de chaque Etat sur les chemins de fer de son territoire.

Ces observations sont suivies d'une longue série de questions qui peuvent se résumer ainsi :

Quelle est la position nouvelle qui résultera pour la Compagnie de la réunion de la Lombardie à la Sardaigne?

Quelles seront les conséquences probables de cette réunion ?

Le traité de fusion conclu l'année dernière pourra-t-il continuer à subsister sans de graves modifications ?

L'unité administrative et financière pourra-t-elle être maintenue, et dans la négative que suppose-t-on que devienne la position des actionnaires ?

Nous comprenons l'impatience des intéressés et le désir qu'ils éprouvent de voir promptement régler les divers points qu'ils nous soumettent ; mais les questions ci-dessus nous paraissent prématurées, et il nous serait impossible d'y répondre actuellement. Ces questions seront naturellement réglées à la suite de la réunion de plénipotentiaires qui va avoir lieu prochainement à Zurich, et on ne saurait examiner sérieusement les diverses solutions qui seront proposées que lorsque les bases générales de la division territoriale en Italie auront été définitivement arrêtées, et que les questions financières d'impôt, de douanes, etc., qui vont se présenter auront été résolues.

Mais ce qui nous paraît hors de doute, c'est que les droits des actionnaires ne peuvent en aucun cas être méconnus ou lésés. Il y a dans cette affaire un intérêt de bonne foi et de dignité qui lie d'avance le gouvernement, quel qu'il soit, qui prendra la haute main sur l'administration des chemins de fer Lombards. Il y a en outre une question d'intérêt public. Les principes d'économie politique sont, grâce à Dieu, trop vulgarisés aujourd'hui, le crédit des Etats est une ressource trop puissante et trop précieuse pour que tous les gouvernements ne tiennent pas à conserver, par la fidélité aux engagements contractés vis-à-vis du capital, la confiance sans laquelle le crédit public n'existe pas.

Que les actionnaires se rassurent donc : l'intérêt du crédit, la bonne foi, le respect des obligations antérieures, tout concourt à faire respecter leurs droits. On ne doit pas oublier d'ailleurs que les intérêts dont nous nous occupons sont confiés à une Compagnie puissante, composée d'hommes considérables qui jouissent d'une grande et légitime influence ; que, de plus, ces intérêts se trouveront placés, quoi qu'il arrive, sous la sauvegarde d'un gouvernement allié de la France, qui tiendra à honneur de leur assurer la protection qui leur est légitimement due.

J.-G. BORDOT.

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Assemblée générale du 30 *juin* 1859.

Nous publions ci-après le rapport présenté par le Conseil d'administration aux actionnaires de la grande Société des chemins de fer Russes, réunis en assemblée générale le 30 juin dernier.

Ce rapport se divise en quatre parties :

La première s'occupe des travaux en construction. La ligne la plus importante, celle de Saint-Pétersbourg à Varsovie, qui doit mettre la Russie en communication avec le réseau européen, s'étendant maintenant de Kœnigsberg et de Varsovie à Marseille et au Havre, a été poursuivie avec une grande activité.

Elle a été divisée en trois parties ; l'une, de Saint-Pétersbourg à Dunabourg, se partage en trois sections : la première, de Sain-Pétersbourg à Louga, était construite jusqu'à Gatchina ; la Compagnie l'a achevée jusqu'à Louga, et livrée à l'exploitation le 5 décembre 1857 ; la section de Louga à Pskow a été livrée à la circulation le 8 juillet ; pour celle de Pskow à Dunabourg, la Société a dû modifier le tracé primitif ; mais on espère poser une voie provisoire de ballastage vers la fin du mois d'août de cette année. La seconde division s'étend de Dunabourg à Mergagery, au delà de Vilna, et comprend l'embranchement de Vilna à la frontière prussienne. Les projets primitifs ont dû être modifiés ; mais les travaux de terrassement sont maintenant commencés. La troisième division s'étend de Mergagery à Varsovie. Les travaux qui avaient été commencés ont dû être suspendus, par suite de remaniement du tracé.

Une autre ligne internationale est celle de Moscou à Théodosie (mer Noire). Les travaux n'ont pu encore être commencés sur cette ligne, par suite de difficultés dans l'établissement définitif des tracés.

La troisième grande ligne destinée au commerce intérieur s'étend de Moscou à Nijni-Novgorod, grand entrepôt du commerce de l'Asie centrale. Les tracés de cette ligne sont approuvés et les terrassements sont commencés.

La quatrième et dernière ligne est celle d'Orel à Liebau, qui joint Saint-Pétersbourg à la Baltique et la Baltique à la mer Noire. Les études sont commencées entre Dunabourg et Liebau.

L'exploitation, qui fait l'objet de la seconde partie du rapport, s'est bornée en 1858 à la section de Saint-Pétersbourg à Louga, la section de Pskow n'ayant pu être livrée que le 17 février 1859. C'est une longueur d'un peu plus de 130 kilomètres environ, sur 4,260 kilomètres, longueur totale du réseau.

La troisième partie expose la situation financière de la Compagnie. Sur 600,000 actions émises, soit 75 millions de roubles, et 70,000 obligations représentant 35 millions de roubles, en tout 110 millions de roubles,

Digitized by Google

ou 440 millions de francs, il avait été encaissé au 31 décembre dernier :

Pour les actions.....	R.	34,315,562 50
Pour les obligations.....		25,973,985 09
En tout.....		60,289,547 59

Toutes dépenses et charges déduites, il restait disponible un solde de..... R. 33,596,705 89
auquel on doit ajouter le montant des versements anticipés s'élevant au 31 mai dernier à..... 20,730,952 41
Ensemble.. R. 54,327,658 30

Les prévisions de dépenses pour 1859 ne dépassant pas 34 millions de roubles, les besoins de l'exercice 1860 sont donc en partie assurés, dit le rapport, et la libération anticipée des actions permettra sans doute de reculer de plus en plus l'époque où il sera nécessaire de faire un appel de fonds sur les actions non libérées.

Enfin, la quatrième partie s'occupe de mesures administratives.

L'assemblée générale a approuvé les comptes. Elle a approuvé également la nomination de M. le baron de Meyendorff, grand maître de la cour de Russie, choisi comme administrateur, en remplacement de M. Louis Fould, décédé.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LE SIMPLON.

Nous lisons dans la *Gazette du Valais :*

Sion, 23 juillet 1859.

« Le 14 juillet 1859 compte parmi les jours les plus mémorables des fastes du Valais. C'est ce jour là que la vapeur a conduit pour la première fois les voyageurs depuis les rives du lac Léman au Bouveret, jusqu'au pied du Saint-Bernard et du mont Blanc à Martigny.

» L'ouverture de cette ligne s'est effectuée en dehors de toutes les cérémonies bruyantes qui accompagnent ordinairement ces sortes d'événements ; point de musique, point de détonations n'annonçaient au public l'inauguration du chemin de fer à travers les Alpes majestueuses du Valais. Par contre, dès le premier jour, la Compagnie a tenu à ce que le service se fît avec une régularité et une promptitude qui ne laissât rien à désirer, et c'est effectivement ce qui a eu lieu : les trois trains qui se sont dirigés de Martigny au Bouveret, et du Bouveret à Martigny, le 14 courant, sont partis et arrivés à la minute fixée par l'horaire avec une exactitude qui ne pourrait être surpassée sur les lignes établies depuis une longue série d'années ; tout le monde a admiré la bonne organisation de ce service improvisé, ainsi que la douceur et le confortable de la voie elle-même.

» C'est surtout au zèle et à l'activité de l'ingénieur en chef, M. Vauthier, que le public est redevable des excellentes dispositions qui ont été prises pour mettre notre ligne sur un pied de nature à lui assurer une entière confiance.

» Tous les trains qui partent de Martigny pour le Bouveret, ainsi que ceux qui partent de Bouveret pour Martigny, sont en correspondance avec les bateaux à vapeur qui conduisent les voyageurs directement à Genève, ou les amènent directement de cette dernière ville au Bouveret ; bien plus, ces correspondances ont lieu d'un côté par des bateaux à vapeur qui touchent tous les ports du canton de Vaud, et d'un autre côté par d'autres bateaux à vapeur qui touchent tous les ports de la rive savoisienne, de sorte que l'on se rend aussi facilement à Evian et à Thonon qu'à Vevey et à Lausanne.

» Au moyen de ces correspondances établies sur le meilleur pied, l'homme d'affaires qui part de Martigny à six heures moins un quart du matin, arrive à Genève à onze heures, et peut en repartir à trois heures de l'après-midi pour être de retour à Martigny à neuf heures et demie du soir ; il peut donc disposer de quatre heures complètes pour expédier ses affaires à Genève.

» Espérons que la section de Martigny-Sion sera livrée à la circulation dans peu de mois, alors le moment sera arrivé où l'on pourra célébrer un événement qui doit ouvrir une ère toute nouvelle pour notre canton. »

Pour extrait :

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Les journaux quotidiens ont parlé d'une rencontre qui a eu lieu le 25 sur le chemin de fer Victor-Emmanuel, à un kilomètre de la station de Turin, entre deux trains dont l'un venait de Suse et l'autre de Turin. Les contradictions qui se sont produites dans les différentes versions publiées indiquent assez qu'on n'a pas encore de détails exacts sur ce regrettable accident ; toutefois nous avons lieu de croire qu'il y a de l'exagération dans les chiffres qui ont été publiés. C'est à la Compagnie qu'il appartient de donner ces chiffres dès qu'ils seront connus d'une manière authentique.

F. Grimaud.

COMMERCE.

Mouvement des importations et des exportations.

L'administration des douanes vient de publier les tableaux comparatifs des principales marchandises importées et exportées pendant les six premiers mois des années 1857, 1858 et 1859.

Les droits perçus pour les importations se sont élevés :

En 1857, à 96,587,459 fr.;
En 1858, à 93,339,317 fr.;
En 1859, à 95,206,663 fr..

On voit que malgré les préoccupations politiques des premiers mois de l'année et la guerre qui a duré deux mois, les résultats de l'importation n'ont guère été inférieurs en 1859 à ceux de 1857, et ne présentent sur cette année qu'une diminution de 1,380,856. Sur l'année 1858 il y a, au contraire, une augmentation de 1,867,286 fr.

Les droits perçus pendant le mois de juin, dans chacune des trois années comparées, se sont élevés :

Pour 1857, à 17,290,432 fr.;
Pour 1858, à 19,581,141 fr.;
Pour 1859, à 18,667,336 fr.

C'est une diminution de 913,805 fr. sur 1858 et une augmentation de 1,376,904 fr. sur 1857, qui peut être considéré comme une année normale pour le commerce, jusqu'au moment de la crise américaine.

A l'importation, les marchandises suivantes présentent, pour le mois de juin, de l'augmentation comparativement à 1858 :

	1859.	1858.
Eaux-de-vie et 3/6.	41,859	3,469
Chanvre teillé et étoupes. . .	22,493	17,427
Cotons en laine	1,501,650	1,271,763
Huiles de graines	54,457	18,009
Laines en masse.	929,006	575,522
Fonte	201,826	107,025
Sucres étrangers.	2,705,064	2,473,766
Soies écrues	24,858	13,359

La diminution pour ce même mois porte sur les marchandises suivantes :

	1859.	1858.
Bestiaux	12,351	14,645
Bois d'acajou	7,127	27,320
Vins	2,567	2,650
Cacaos	184,319	196,991
Café	2,012,915	2,604,334
Fils de lin ou de chanvre. . .	11,709	20,045
Graines de sésame.	122,291	132,083
Houille.	811,921	869,496
Indigo	65,417	75,490
Plomb brut	101,876	125,515
Soieries des colonies françaises	7,602,370	8,842,803
Toiles de lin ou de chanvre. .	58,544	106,308

Les exportations ont présenté d'assez fortes diminutions sur les principaux articles de manufactures, tant pour les six premiers mois que pour le mois de juin de cette année.

Les sorties de machines et mécaniques pendant le mois de juin 1859 se sont élevées à 1,456,506 fr. contre 1,965,552 fr. en 1858 ; les modes et articles de Paris, à 454,272 fr. contre 489,355 fr. ; le sucre raffiné, à 49,313 quintaux métriques contre 62,733 quintaux ; les savons, à 4,789 quintaux contre 7,769.

Il y a, au contraire, de l'augmentation sur les articles suivants : tissus de laine, 6,611 quintaux contre 5,368 quintaux ; tissus de soie, 4,164 quintaux contre 2,737.

Les importations de céréales se sont élevées, pendant les six premiers mois, à 1,034,983 quint. métriques, contre 1,566,673 en 1858.

Les exportations, à 5,345,109 contre 3,223,858.

Le mouvement des importations et des exportations des céréales pendant le mois de juin, depuis le rétablissement de l'échelle mobile, se résume ainsi :

Importations, 170,426 quintaux en 1859 contre 179,445 en 1858.

Digitized by Google

Exportations. 1,132,649 en 1859 contre 639,062 en 1858.

Le mouvement des métaux précieux pendant les six premiers mois de l'année indique une augmentation dans la circulation générale des deux métaux de 174,974,660 fr., mais un déficit de 114,365,740 fr. dans la circulation de l'argent, et un accroissement de 289,340,400 fr. dans celle de l'or.

Pour le mois de juin, le mouvement a été, à l'importation, d'une valeur de 143,161,780 fr., dont 14,643,880 en argent et 128,517,900 fr. en or. L'importance de l'exportation a été de 810,245,580 fr., dont 44,879,080 en argent et 36,745,500 fr. en or.

En résumé, l'état de guerre n'a eu que peu d'influence sur le mouvement commercial du pays, par comparaison avec les années précédentes.

Il en est de même du mouvement de la navigation.

Ainsi le nombre de navires à l'entrée a été pour les six premiers mois de 1859, de . . . . . 12,130, tonnage 1,924,229

A la sortie il a été de . . 11,132, tonnage 1,595,040

En 1858 il avait été à l'entrée de . . . 11,196, tonnage 1,784,736

A la sortie de . . . . . 9,916, tonnage 1,478,350

Enfin il était en 1857, pour les entrées, de 12,461, tonnage 2,051,280, et pour les sorties de 8,205, avec un tonnage de 1,338,547.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

L'embarcadère du chemin de fer du Nord a maintenant une entrée sur la rue du Faubourg-Saint-Denis, 487, presque vis-à-vis la maison municipale de santé.

— On vient de jeter en biais, sur la route qui va de la Chapelle à Saint-Denis, à peu près vers le milieu, un pont composé de trois arches, dont deux surbaissées, en pierres de taille, au-dessus des contre-allées, et une en fer très-hardie et plate, au-dessus de la chaussée. Ce pont est destiné au passage du chemin de fer de Paris à Soissons, qui s'embranche sur le chemin de fer du Nord, à peu près au milieu de la plaine Saint-Denis.

— On parle de négociations qui auraient été entamées par les Compagnies de Lyon à la Méditerranée et d'Orléans avec les gouvernements de France et de Suisse pour percer le Simplon, de manière à ouvrir, au moyen d'un tunnel, une route directe entre la France et la haute Italie.

On prétend que les travaux du percement du Simplon présenteraient moins de difficultés que ceux du percement du mont Cenis, et qu'ils pourraient être terminés en quelques années.

Les Compagnies voudraient obtenir, pour se charger de ces travaux, une subvention des gouvernements de France, de Suisse et de Piémont.

— On écrit de Vienne que le chemin de fer du Sud recommence à transporter les voyageurs, que les trains de marchandises vont être rétablis.

On ajoute que M. Mancel, qui dès le commencement de la guerre avait résigné ses fonctions de directeur général de la Compagnie autrichienne des chemins de fer de l'État doit reprendre incessamment ses fonctions. M. de Lapeyrière reprendrait son poste de directeur des chemins de fer du Sud autrichiens.

Il est enfin très-probable que la Société autrichienne, qui en raison de la dépréciation du papier monnaie et en vertu du droit que lui conférait son acte de concession, avait élevé ses tarifs de 25 p. 100, va maintenant rétablir ses anciens prix.

— La Compagnie du chemin de fer Elisabeth (Ouest d'Autriche) vient d'appeler le dernier versement sur ses actions, soit 15 p. 100 ou 31 fl. 50 kr. C'est une somme de 75 fr. à verser par les actionnaires français.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 22 JUILLET 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 22 JUILLET
Paris-Méditerranée	30.739 11	845 »
Nord	31.022 »	915 »
Orléans	20.323 80	1325 »
Ouest	21.585 30	537 50
Bességes	20.890 53	460 »
Est	19.276 30	632 50
Genève	14.556 42	520 »
Midi	13.171 17	697 50
Ardennes	10.827 84	415 »
Dauphiné	10.334 45	500 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	27.621 89	531 25
Autrichiens	11.817 »	542 50
	Au 15 juillet.	
Saragosse	12.055 60	450 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 23 juillet 1859, rendu sur la proposition de S. Exc. M. le ministre des finances, M. Doyen, receveur général des finances du département de l'Aube, a été nommé sous-gouverneur de la Banque de France, en remplacement de M. Antonetti, décédé.

— Par arrêté du 22 juillet, rendu par S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Tostain (Paul-Aubert), inspecteur général des ponts et chaussées, est mis à la disposition du ministère de l'Algérie et des colonies. M. Tostain continuera de siéger dans le conseil général des ponts et chaussées avec voix délibérative pendant celle des deux sessions qui ne coïncidera pas avec sa tournée d'inspection.

— Par arrêté du 23 juillet, rendu par M. le ministre de l'Algérie et des colonies, M. Tostain a été nommé inspecteur général des travaux civils en Algérie.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret en date du 18 février 1854, qui a autorisé la Société du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble et approuvé ses statuts;

Vu notre décret en date du 5 décembre 1857, qui a approuvé diverses modifications apportées auxdits statuts et attribué à la Compagnie la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné*;

Vu la délibération de l'assemblée générale de cette Compagnie en date du 15 décembre 1858;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sont approuvées les modifications apportées aux articles 6 et 7 des statuts de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné*, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 23 juillet 1859, devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 23 juillet 1859.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Le *Bulletin des Lois* publie un décret en date du 9 juillet, ouvrant au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1859, des crédits supplémentaires montant ensemble à la somme de 8,787,700 fr.

Parmi les divers chapitres auxquels ce crédit est applicable, les travaux d'amélioration et d'achèvement des ports maritimes figurent pour 2 millions 50,000 fr., et l'établissement des grandes lignes de chemins de fer pour 6 millions.

Digitized by Google

COMPAGNIE I. R. P. DES CHEMINS DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires de la Compagnie I. R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale sont informés qu'il est fait un appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 francs par action, payables du 1er au 15 septembre prochain.

MM. les actionnaires auront la faculté de retarder le versement jusqu'au 15 octobre au plus tard, en tenant compte des intérêts, à raison de 5 0/0, depuis le 1er septembre jusqu'au jour du paiement.

Les actions étant cotées à terme, à la Bourse de Paris, pour la liquidation du 31 août, les porteurs seront admis à effectuer leur versement par anticipation, à partir du 26 du même mois.

Les versements s'effectueront :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;
A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;
A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

4 août. — **Chemin de fer de la ligne d'Italie.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire à Genève.

6 août. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. Délibération valable quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

25 août. — **Compagnie des chemins de fer Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation de l'assemblée annuelle ordinaire, à Vienne, au siége social, Wahler strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Paris, chez MM. de Rothschild, et à Vienne, au siége social.

25 août. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Vienne, au siége social, Wahler strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

Depuis le 13 juillet. — **Grande Société des chemins de fer russes.** — Intérêts de 3 fr. 75 c. pour les actions non libérées, et de 12 fr. 50 c. pour les actions entièrement libérées ; à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

15 juillet. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

1er au 10 août. — **Chemin de fer de Cadix à Séville.** — Paiement de 150 fr. restant dus pour la libération intégrale des actions. (Voir aux annonces du 9 juillet.)

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 31 juillet. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Dernier délai pour le versement de 15 0/0 par action appelé par avis du 28 mars 1859 et publié dans notre numéro du 9 avril, page 324. (Voir aux annonces du 16 juillet.)

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Du 16 au 31 août. — **Chemin de fer impératrice Elisabeth.** — Dernier appel de 15 0/0 formant libération des actions. A Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces de ce jour, page 692.

F. C.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 16 au 22 juillet.	1618	1,055,154 73	652 13	1566	1,087,578 20	691 83	» »	5.73
ORLÉANS (1)	16 — 22 —	1475	1,107,134 73	750 60	1431	1,141,925 97	797 89	»	5.94
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	16 — 22 —	1406	1,779,136 27	1,265 38	1346	1 465,627 11	1,088 88	16.21(2)	»
OUEST (1)	16 — 22 —	1188	973,932 03	819 81	1126	890,172 95	790 56	3.70	»
NORD (1)	16 — 22 —	964	990,132 75	1,027 » »	910	1,081,800 19	1,177 » »	»	12.74
MIDI (1)	16 — 22 —	703	339,198 89	427 75	793	305,263 19	383 65	11.48	»
LYON A GENÈVE	16 — 22 —	231	133,454 95	577 72	227	104 861 65	461 94	25.07	»
ARDENNES (1)	16 — 22 —	157	57,554 69	366 59	92	32,606 94	354 42	3.43	»
DAUPHINÉ	16 — 22 —	134	48,509 23	362 »	134	40,162 20	299 71	20.78	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	16 — 22 —	33	22,781 20	690 33	33	20,530 05	622 12	10.96	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	16 — 22 —	1323	345,327 » »	261 02	1164	305,760 » »	262 68	»	0.64
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	16 — 22 —	1185	1,031,465 00	870 43	1070	808,939 36	756 01	15.13	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne									
SARAGOSSE	9 — 15 —	482	205,347 90	423 95	455	235,464 86	517 56	»	18.08
VICTOR-EMMANUEL	2 — 8 —	214	203,197 80	946 52	194	86,142 69	444 03	113 81	» »
OUEST SUISSE	15 — 21 —	80	37,061 03	463 26	80	28,212 04	352 65	31.50	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) C'est par suite d'une erreur typographique, résultant d'un chiffre tombé, qu'on a attribué au chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dans le numéro du 23 juillet, le chiffre de 1 pour 100 d'augmentation dans la différence par kilomètre sur l'année 1858, *au lieu de* 17 *pour* 100. F. Grimaud.

Digitized by Google

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 18-30 juin 1859.

Ce document montre que cette entreprise, menée avec vigueur, malgré l'état de crise qui n'a pas cessé de sévir depuis son origine, marche résolument vers son but. Au 13 juin dernier (1er juin style russe), 53,000 ouvriers étaient répartis sur les chantiers; 180,000 tonnes de rails commandées en Angleterre, en Belgique et dans l'Oural, étaient en grande partie livrées. Un emprunt de 140 millions de francs à 40 1/2 0/0 avait été conclu et en grande partie réalisé, grâce à de nombreux versements anticipés; 272,332 actions sur les 600,000 émises s'étaient spontanément libérées par un versement anticipé; enfin la Société commençait la campagne avec un encaisse de 216 millions de francs.

250 kilomètres sont déjà livrés à la circulation, et on nous assure que les ingénieurs ont pris l'engagement formel d'achever la première moitié du réseau, soit 2,000 kilomètres, dans le courant de l'année 1861.

Avant qu'il soit procédé à la lecture du rapport pour l'exercice 1858, l'assemblée générale confirme la nomination faite par le Conseil de M. le baron de Meyendorff, grand-maître de la Cour, comme administrateur de la Société, en remplacement de M. Louis Fould, décédé.

Le secrétaire général donne ensuite lecture du rapport suivant :

PREMIÈRE PARTIE.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Nous vous avons fait connaître, l'année dernière, la situation dans laquelle se trouvait la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie, à l'époque de la prise de possession par la Compagnie, et les résultats que nous avions réalisés dans notre première campagne.

Nous vous devons compte maintenant des travaux faits en 1858 et de la situation actuelle de cette ligne.

Elle a été partagée en trois divisions, parvenues à des degrés différents d'avancement.

La première division s'étend de Saint-Pétersbourg à Dunabourg; elle comprend la partie de la ligne en exploitation.

Nous avons dû faire des modifications assez importantes au tracé primitif dans la partie de cette division qui s'étend entre Pskow et Dunabourg, tout en nous attachant à conserver des anciens projets les parties qui avaient déjà donné lieu, sur le terrain, à un commencement d'exécution.

Ces modifications ont reçu l'approbation de l'administration supérieure.

La section de Gatchina à Louga ayant été livrée à l'exploitation le 5 décembre 1857, les travaux de construction ont été poussés activement entre Louga et Pskow en 1858.

Les terrassements, les ponts, les uns définitifs, les autres provisoires, et la pose de la voie de ballastage étaient terminés vers la fin de juin, et dès cette époque, tout le service du transport des matériaux de construction se faisait sur la voie ferrée et par machines locomotives.

Le 8 juillet, un train amenait à Pskow le Conseil d'administration de la Société, et le 22 septembre, un train spécial ramenait de Pskow à Tsarskoé-Célo S. M. l'Empereur; mais il restait encore beaucoup à faire pour le ballastage de la voie, l'établissement de stations et la surveillance du chemin.

On a construit complétement quatre stations de 4e classe : celles de Serebrianska, Ploussa, Novocelié et Torechinskaia, la station de 3e classe de Balaia et la station provisoire de Pskow.

On a entrepris les ouvrages définitifs de cette dernière station, entre autres la grande remise annulaire pour 24 machines, achevé un réservoir d'eau et posé une partie des voies définitives.

Pour le service de l'entretien et de la surveillance, 68 maisons de gardes simples, 36 maisons doubles, et 20 maisons d'équipe ont été construites.

On a achevé la pose du télégraphe électrique et exécuté enfin les nombreux ouvrages accessoires et complémentaires qui précèdent une mise en exploitation.

Entre Pskow et Dunabourg, on a construit les terrassements commencés de Pskow à Ostrow d'une part, de Réjitsa à Dunabourg de l'autre, et l'on a entrepris les terrassements entre Ostrow et Réjitsa.

Quinze mille ouvriers ont travaillé sur cette partie de la ligne, de manière à en pousser les terrassements jusqu'aux 5/6 de la totalité. On a commencé, avec l'autorisation de l'administration supérieure, les fondations de quatre des principaux ouvrages d'art, les approvisionnements de matériaux, la taille de la pierre pour tous les ponts et aqueducs, l'approvisionnement du ballast entre Pskow et Ostrow; on a approvisionné les traverses pour les rails dans les 38 dépôts répartis entre Pskow et Dunabourg, et construit enfin, près de chacun de ces dépôts, une maison de garde double et des magasins pour le matériel.

Tous ces travaux ont été conduits de manière à permettre d'achever la pose d'une voie provisoire de ballastage entre ce dernier point et Dunabourg vers la fin d'août 1859.

Des marchés nombreux et importants ont été passés à de bonnes conditions pour assurer l'exécution de ces travaux, qui occupent en ce moment même 13,500 ouvriers.

Dans la section livrée à l'exploitation entre Pétersbourg et Louga, on a présenté en 1858 de nombreux projets pour l'achèvement, l'agrandissement ou l'amélioration des gares et stations.

Les principaux projets qui ont reçu en 1858 l'approbation du gouvernement sont les suivants :

Agrandissement de la gare de Saint-Pétersbourg, disposition générale des voies et bâtiments;

Modification des voies dans les stations de Tsarkoé-Celo et de Gatchina;

Modification des bâtiments définitifs de ces stations;

Établissement d'une prise d'eau à Louga, dans la rivière de ce nom;

Agrandissement du service des voyageurs dans la gare de Saint-Pétersbourg;

Construction d'une remise de voitures, d'un atelier de montage, d'ateliers de réparations, et d'une fosse à descendre les roues dans cette gare;

Projets d'usines à gaz dans les stations de Saint-Pétersbourg, Gatchina et Louga.

D'autres projets ont été encore présentés depuis le 1er janvier de cette année, pour compléter la gare de Saint-Pétersbourg. Ils ont pour objet: le logement des ouvriers, le réservoir à eau, l'atelier de forge et d'ajustage, le magasin à fer, une nouvelle remise et un nouvel atelier de réparations pour les wagons, une modification des quais intérieurs de la gare des voyageurs, le revêtement des quais du bassin de la gare d'eau, la construction des halles aux marchandises, et l'agrandissement de la maison destinée à l'habitation du personnel.

Les ouvrages approuvés pour la gare de Saint-Pétersbourg ont été poursuivis et avancés pendant l'année 1858 : l'agrandissement du bâtiment principal, le vestibule et la salle des bagages, du côté de l'arrivée, aux trois quarts; la remise des voitures, les ateliers de réparations et de montage des machines, le bâtiment pour la fosse à bascule aux 4/5. — L'usine à gaz et la distribution de ses tuyaux ont été terminées. Le creusement de la gare d'eau a été poussé jusqu'à la moitié. On a continué les remblais de la gare et approvisionné le ballast pour la pose des voies définitives.

Dans les stations intermédiaires, nous citerons à Tsarskoé-Celo le bâtiment principal et définitif très-avancé;

A Gatchina, le bâtiment principal mis en service, l'usine à gaz construite, les changements dans la disposition des voies commencées;

A Sivorskaia, la maison d'équipe aux abords de la gare, le bâtiment pour les employés de la station;

A Divenskala, le buffet, les maisons d'équipe et d'habitation, le réservoir d'eau, les travaux pour l'alimentation;

A Mohinskala, les maisons d'habitation et d'équipe;

A Preobrajenskaia, les mêmes ouvrages que dans la station précédente;

A Louga, le buffet, la maison d'équipe, les modifications des voies pour les approprier à l'exploitation jusqu'à Pskow;

On a, en outre, réglé les terrassements, complété l'assainissement du chemin par des fossés, consolidé les talus, posé aux abords de diverses stations vingt-deux verstes de voies destinées au service des marchandises.

Indépendamment des travaux que nous venons d'énumérer, nous aurons encore à faire, sur la partie en exploitation, certaines dépenses, notamment pour améliorer le service de l'eau qui laisse beaucoup à désirer à Louga, à Belaia et peut-être aussi à Gatchina. Il faudra aller chercher en rivière ou dans les lacs les ressources d'alimentation qui ne sont pas suffisamment assurées par le système des puits, seul en usage jusqu'à présent sur la ligne de Varsovie.

Nous devons prendre aussi des dispositions pour commencer, entre Louga et Pskow, la substitution de ponts définitifs aux ponts provisoires, dont l'administration n'a admis la conservation que pour un certain délai.

Dans cette division, les projets exécutés rapidement à la fin de la campagne de 1857, élaborés dans les bureaux pendant l'hiver suivant, soumis, au mois de mars 1858, à l'approbation du gouvernement, ont été l'objet en 1858 de nouvelles études prescrites par l'administration supérieure. Ces projets, soumis de nouveau à la sanction du gouvernement, le 10 novembre 1858 et le 2 février 1859, sont aujourd'hui complétement approuvés.

Les travaux proprement dits ont été nécessairement très-limités en 1858, par suite des délais qu'a entraînés l'approbation des projets. Ils ont été concentrés alors entre la 12e et la 30e verste et aux abords et dans la traversée de Vilna. Le volume des déblais exécutés en 1858 sur cette partie de la ligne a été de 1/7 environ de la quantité totale des terrassements.

Les travaux s'exécutent d'ailleurs en vertu de deux marchés passés, l'un pour la distance de 176 verstes comprise entre la rive gauche de la Dwina et Troki, l'autre pour celle de 56 verstes de Troki à Mergagery.

Nous avons indiqué, l'année dernière, l'objet de ces traités, qui comprennent les terrassements, les ouvrages d'art courants, les passages à niveau avec les maisons de gardes y attenant, le ballastage et la pose de la voie.

Nous reviendrons tout à l'heure sur ces marchés qui s'étendent, le premier à l'embranchement de Vilna à la frontière de Prusse, le second à la partie de la ligne principale comprise entre Mergagery et Varsovie.

Plus de 10,000 ouvriers sont actuellement employés sur cette division, qui est munie d'un matériel de construction considérable.

Nous avons soumis à l'approbation du gouvernement un projet de modification du tracé entre Mergagery et Bialystok. Ce projet a été approuvé, à la date du 29 juillet 1858, sous diverses réserves qui ont motivé de nouvelles études : celles-ci sont aujourd'hui terminées et le projet définitif est complet.

Les avant-projets des ouvrages d'art et ceux de la grande gare de Varsovie sont terminés.

Le traité dont il a été parlé ci-dessus, pour la partie du chemin de fer comprise entre Troki et Mergagery, s'étend, comme nous venons de le dire, sur toute la troisième division, depuis Morgagery jusqu'à Varsovie.

Les travaux n'ont pas pu avoir une grande activité en 1858, bien qu'ils aient été attaqués sur plusieurs points; mais ils n'ont pu être commencés qu'après l'approbation des projets.

Cependant, huit mille ouvriers avaient déjà été engagés à la fin de décembre pour la campagne de 1859; en ce moment, les ateliers de cette division comprennent un effectif de plus de 10,000 hommes sur la ligne.

Le projet de la ligne de Vilna à la frontière de

Digitized by Google

Prusse s'est trouvé tout à fait dans les mêmes conditions que la 2e division de la ligne de Varsovie. Soumis, au mois de mars 1858, à l'approbation ministérielle, il a été l'objet de prescriptions qui ont motivé de nouvelles études.

Le tracé résultant de ces études n'a pu être présenté qu'en février 1859, et il a été définitivement approuvé le 28 du même mois.

Une étude a été faite pour la gare spéciale à établir, sur cette ligne, à la frontière, pour le service international et pour celui de la douane. Le projet de distribution générale de cette gare a été soumis à l'approbation en février 1859.

Le marché à forfait, dont il a été parlé plus haut, pour la ligne de Varsovie, entre la Dwina et Troki, s'applique à la ligne de Prusse, avec cette circonstance que la fourniture des traverses est comprise dans le forfait pour l'embranchement, tandis que pour la ligne principale cette fourniture fait l'objet d'un contrat spécial, qui nous a été passé par l'ancienne administration.

Les travaux, attaqués l'année dernière de part et d'autre de la chaussée de Saint-Pétersbourg à Varsovie, ont dû être suspendus presque immédiatement, à raison de l'incertitude du tracé; ces travaux sont repris en ce moment et en pleine activité; les ateliers comportent un effectif de 6,000 ouvriers.

Vous le voyez, Messieurs, ces travaux de la ligne de Varsovie, à partir de la Dwina et de l'embranchement vers la frontière de Prusse, n'ont pas pu prendre, l'année dernière, un grand développement. Le travail effectif de la Compagnie n'a atteint que 230,500 sagènes cubiques de terrassements. Toutefois, les préparatifs faits par les entrepreneurs ont une importance décisive pour les résultats de la campagne actuelle.

Ainsi, il a été installé à Vilna un grand atelier pour la construction du matériel nécessaire à l'exécution des terrassements.

D'autres ateliers ont été mis postérieurement en activité à Kowno et à Doukchty; ces ateliers ont fabriqué 400 grands wagons de terrassement, 1,000 wagons, 12,000 brouettes, etc., sans compter le matériel spécial aux souterrains, un certain nombre de voitures pour transport des buses, des sonnettes, etc.

Les entrepreneurs ont aussi monté leurs fabriques de chaux, organisé la fabrication sur une grande échelle des briques, et passé des marchés pour la fourniture des bois et autres matériaux dont l'approvisionnement s'exécute.

On a d'ailleurs profité du dernier traînage pour transporter sur les lieux des grands chantiers de terrassements, les rails et accessoires de la voie nécessaires à l'établissement de chantiers aux wagons.

La campagne de 1859 s'est donc ouverte après des préparatifs considérables qui permettront d'exécuter cette année les 4/5e des terrassements et d'attaquer les ouvrages d'art, particulièrement ceux dont le prompt achèvement pourrait intéresser la marche ultérieure des travaux.

La ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie rencontre, à 7 verstes environ de Vilna à Ponary, une barrière de collines élevées qu'on n'a pu traverser qu'au moyen d'un souterrain de 200 sagènes de longueur.

Un autre tunnel se rencontre à Kowno, sur l'embranchement de Vilna à la frontière de Prusse. Il est la conséquence des indications que nous avons reçues de l'administration supérieure sur les conditions dans lesquelles devait s'effectuer le passage du Niemen à Kowno. Ce tunnel aura une longueur de 600 sagènes.

Le souterrain de Ponary est en ce moment attaqué par les deux têtes et au moyen de galeries qui ont ensemble, à l'heure qu'il est, une longueur d'environ 100 sagènes.

Le souterrain de Kowno est également entrepris. On a ouvert par chacune des têtes une galerie d'alignement et on a commencé le fonçement de cinq puits.

Les marchés dont il vient d'être question ne comprennent pas les parties métalliques des ponts qui ont, dans le système de construction auquel nous avons cru devoir nous arrêter, une importance considérable.

Nous avons déjà eu l'occasion de vous signaler, l'année dernière, le traité que nous avions passé à ce sujet avec une usine française, qui a exécuté d'importants travaux de ce genre.

Nous avons également passé avec une usine de Saint-Pétersbourg un marché qui comprend huit ponts de 3 à 45 sagènes d'ouverture destinés à la première division entre Pskow et Dunabourg, et dont les projets approuvés par l'administration sont aujourd'hui en pleine exécution.

Quant aux marchés passés avec la maison Ernest Gouin, de Paris, ils comprennent tous les autres ponts métalliques de la ligne de Varsovie et de son embranchement sur la frontière de Prusse. Ces ponts sont au nombre de soixante-douze, et plusieurs d'entre eux, et notamment le pont de Dunabourg sur la Dwina, et ceux du Niemen à Kowno et à Grodno, sont des constructions d'une grande importance.

On a présenté à l'approbation ministérielle un grand nombre de projets qui, par suite de la similitude de certains ouvrages, s'appliqueront à soixante ponts et représenteront un poids approximatif de :

567,000 pouds (9,000 tonnes) de tôle.
94,500 pouds (1,500 tonnes) de fonte.

Ces projets sont déjà approuvés pour la plus grande partie.

On peut espérer que la navigation de cette année apportera en Russie, pour l'exécution du marché dont il s'agit, un poids de :

189,000 pouds (3,000 tonnes) de tôle,

Et un poids de :

31,500 pouds (500 tonnes) de fonte.

En ce moment, 147,500 pouds (2,300 tonnes) de tôle et 18,900 pouds (300 tonnes) de fonte ont quitté les ateliers et sont en route pour nos lignes. Ces premiers arrivages sont particulièrement destinés à la construction des ponts à établir entre Pskow et Dunabourg et entre Kowno et la frontière de Prusse. D'ailleurs le personnel et l'outillage nécessaires à l'installation d'ateliers de mécanique à Kowno et à Dunabourg viennent d'arriver en Russie, et les travaux commencent sur ces deux points en même temps que la construction des brise-glaces provisoires destinés à protéger, pendant leur exécution, les piles des grands ponts sur la Dwina et le Niemen.

Dans notre précédent rapport, la ligne de Moscou à Théodosie a fait l'objet de propositions toutes spéciales.

En ce qui concerne le tracé du chemin de fer à la sortie de Moscou, après avoir résumé les motifs qui nous avaient fait préférer à la direction primitivement étudiée par Katchyra, un tracé qui, partant de Moscou pour se diriger vers Toula, suivrait la vallée de la Moscova et passerait par Kalomna, nous avons prévu qu'il pourrait résulter de notre tracé la nécessité, soit de traiter avec la future Compagnie concessionnaire du chemin de Saratow pour l'établissement d'un tronc commun, soit de réclamer du gouvernement l'annexion à notre réseau du chemin de Saratow lui-même. Nous avions donc été conduits à vous demander, pour ces éventualités, des pleins pouvoirs que l'assemblée générale a bien voulu nous accorder.

Pour ce qui regarde le chemin de fer aux abords de Théodosie, nous vous avons signalé l'utilité de rattacher par un court embranchement ce chemin de fer et le port de Théodosie lui-même à la mer d'Azof, et de faire de Théodosie un port en quelque sorte commun à la mer d'Azof et à la mer Noire, et vous avez accordé, sur notre demande, la faculté de traiter du rattachement de ce court embranchement à notre concession.

Si nous n'avons pas usé jusqu'ici des pouvoirs qui nous ont été conférés, ces pouvoirs subsistent, et les circonstances, en nous forçant de surseoir à l'ouverture des travaux du côté de Moscou et de ralentir l'activité de ces travaux vers la Crimée, nous donnent plus de temps pour étudier complétement les importantes questions qui se rattachent à l'exécution de cette grande artère de Moscou à Théodosie, et pour éclairer les solutions à intervenir, en sorte que nous pouvons nous mettre en mesure de soumettre en temps utile, au gouvernement, en vertu de vos pleins pouvoirs, les propositions qui seront les plus conformes aux intérêts de la Compagnie.

Quoi qu'il en soit, notre projet de Moscou à Toula par Kalomna, n'a pas été adopté par l'administration supérieure. Nous nous sommes empressés dès-lors, et sous toutes réserves des propositions que le résultat des études pourrait suggérer, de prescrire de rechercher et étudier un tracé nouveau qui fût mieux affranchi que ne l'était celui de Katchyra des difficultés locales, et qui présentât à la Société des avantages sérieux en compensation de ceux qu'elle était exposée à perdre par l'abandon de la direction de Kalomna.

Dans ce but, deux nouvelles directions ont été étudiées entre Moscou et Orel : l'une traverse l'Oka, un peu en amont de Serpuchow, et passe par Toula; l'autre est tracée par Kalonga.

La direction par Toula a une longueur de 372 verstes entre Moscou et Orel; elle évite beaucoup mieux les difficultés du sol que ne le faisait le tracé primitif par Katchyra.

La direction par Kalouga a une longueur de 362 verstes; elle rencontre quelques difficultés au passage de la Zlidra.

D'ailleurs, on a cru devoir étudier également un embranchement qui rattachait Toula à la direction par Kalouga : cet embranchement, qui a 115 verstes de longueur, aurait à subir deux passages assez difficiles.

On s'occupe des moyens d'améliorer chacune des parties de ces tracés pour n'avoir à proposer à l'approbation que des projets aussi satisfaisants que comporte le relief du terrain.

Une reconnaissance a été faite jusqu'à 60 verstes au delà d'Orel, pour assurer la suite du tracé; on ne rencontre dans cet intervalle aucune difficulté sérieuse.

On a, du reste, étudié avec le plus grand soin la partie du tracé qui se rapporte à la traversée de Moscou et l'emplacement de la gare des voyageurs et de celle des marchandises de cette ville, ainsi que celui des ateliers qui y seraient rattachés. On s'est particulièrement proposé de consulter tout ce grand établissement de Moscou, de telle sorte qu'il pût servir à la fois aux deux lignes de Théodosie et de Nijni, et qu'il pût être facilement rattaché au chemin de fer Nicolas, qui relie Moscou à Saint-Pétersbourg.

L'avant-projet de cet établissement a été soumis à l'examen du Comité technique qui l'a adopté, et il va être présenté à l'approbation.

Cet avant-projet, indépendamment de l'avantage de desservir à la fois nos deux lignes de Nijni et de Théodosie et de se rattacher dans de bonnes conditions au chemin de fer Nicolas, a encore celui de se prêter facilement à une exploitation commune avec le chemin de fer de Saratow. C'était une des conditions du problème que nous nous étions proposés à la suite d'une démarche formelle faite dans ce sens par les ingénieurs de la Compagnie qui a fait faire les études de la ligne de Saratow.

Nous vous avons entretenus, l'année dernière, de l'étude déjà faite du tracé de notre ligne du Sud, entre la rivière d'Orel et Théodosie. Comme nous avions en vue de relier le plus tôt possible le port de Théodosie aux gouvernements producteurs et au cours du Dniéper, les opérations et la rédaction des projets de détail ont été continuées dans cette partie, dont les projets complets sont actuellement terminés pour les sections suivantes :

1° D'Heidelberg à Attaman, sur une longueur de 168 verstes;

2° D'Attaman à Oikouiou, point de bifurcation de l'embranchement qui doit réunir la ligne de Théodosie à Ak-Manai, sur une longueur de 120 verstes.

Ce projet a reçu l'approbation ministérielle.

3° Le tronçon d'Oikouiou à Théodosie, 18 verstes.

Son Excellence le dirigeant en chef a demandé pour cette partie une modification du tracé.

4° Le chemin de jonction vers Ack-Manai sur une longueur de 10 verstes.

Les projets définitifs vont être terminés sur les deux sections qui s'étendent de Novo-Moscou à Heidelberg.

Nous venons d'organiser un service d'études pour la partie de la ligne que nous n'avons pas encore fait étudier entre la ville d'Orel et la rivière d'Orel. Notre but, en faisant procéder immédiatement aux opérations dans cette grande lacune, est d'obtenir que des projets complets et définitifs soient produits pour la ligne entière dans le courant de l'année pro-

Digitized by Google

chaine, afin de nous mettre en mesure de faire approuver tous ces projets avant le commencement de la campagne de 1861.

Nous ne devons pas omettre de vous dire que dans ces travaux préparatoires de la ligne du Sud, nous nous sommes naturellement préoccupés de l'organisation du port de Théodosie.

En fait, ce port n'existe pas ; Théodosie n'a qu'une rade bien couverte et d'un bon ancrage, dont la navigation pouvait s'accommoder au temps des Génois, mais qui ne saurait satisfaire aujourd'hui aux besoins d'un grand commerce maritime comme celui que doit provoquer la construction d'un chemin de fer au travers des contrées les plus fertiles de la Russie.

Nous avons confié à un ingénieur spécial la mission d'étudier, sur les lieux mêmes, les travaux qui pourraient le mieux correspondre à la destination future du port.

D'après les instructions que cet ingénieur a reçues, ces projets sont conçus de façon à être exécutés successivement, au fur et à mesure du développement des besoins. Les projets dont il s'agit sont terminés ; ils vont être soumis à l'approbation.

Quant aux travaux, nous avons passé avec des entrepreneurs qui paraissent offrir toutes les garanties désirables, des marchés analogues à ceux qui ont été conclus pour la ligne de Varsovie, mais qui comprennent tous les ouvrages d'art. Un de ces marchés s'étend sur 138 verstes entre Théodosie et Attaman ; il comprend ainsi toute la traversée de la Crimée jusqu'au delà du Sivach ; l'autre, de 168 verstes de longueur, fait la continuation du premier entre Attaman et Heidelberg.

Les circonstances nous obligent à n'attaquer ces travaux qu'avec une grande réserve ; aussi, ne comptons-nous y appliquer que très-peu de fonds dans la présente campagne, et nous sommes-nous réservés de ne déterminer les délais d'exécution que vers la fin de l'année 1860.

Le tracé de la ligne de Moscou à Nijni est complétement approuvé, sauf une petite variante à la sortie de Moscou pour le rattachement en avant de la gare commune avec la ligne de Théodosie.

Un premier marché conclu le 2 avril 1858 a été signalé l'année dernière à l'assemblée générale. Il comprend la section de Moscou à Vladimir. Un second marché a été passé depuis pour le surplus de la ligne entre Vladimir et Nijoi.

Ces deux marchés comprennent tous les terrassements, tous les ouvrages d'art, même les plus considérables, les maisons de gardes, la fourniture des traverses et du ballast, et la pose de la voie. On n'en a donc exclu que la fourniture des rails et de leurs accessoires, la construction des stations et ateliers, la fourniture du matériel roulant, des signaux et de l'outillage.

Les travaux de terrassement ont été entrepris, l'année dernière, entre Moscou et Vladimir ; ils ont habituellement employé 5,000 ouvriers et environ 300 chevaux, depuis le 1er juin jusqu'au 1er novembre. On a, d'un autre côté, profité du traînage pour transporter les matériaux destinés à la construction des ouvrages d'art et pour répartir sur la ligne les traverses, le ballast et les rails amenés par eau pendant l'été.

En ce moment, les travaux sont attaqués avec vigueur par 13,000 ouvriers répartis sur la ligne.

Les entrepreneurs ont, du reste, traité tant pour la section de Moscou à Vladimir, que pour celle de Vladimir à Nijni, de la fourniture des parties métalliques des ponts, et ils ont soumis à notre acceptation l'usine à laquelle ils ont confié cette partie de leurs engagements, et qui offre, par sa grande réputation, toutes les garanties désirables.

Les études de cette ligne transversale n'ont été entreprises qu'entre Dunabourg et Libau ; mais, pour cette division, les études précédées de reconnaissances de terrain faites à la fin de 1857, ont été menées à fin pendant la dernière campagne.

Suivant les vues du gouvernement, un double tracé entre Dunabourg et Libau a été étudié par Mitau et Janicki, en suivant les directions autant que possible les plus courtes.

Le premier de ces tracés a une longueur de 362 verstes, le second une longueur de 342. On ne rencontre nulle part de difficultés qui doivent être signalées.

Les projets terminés ont été soumis à l'examen du Comité technique qui les a adoptés.

Les commandes et les approvisionnements de rails et de leurs accessoires ont pris, pour l'année 1859, un développement considérable, en rapport avec l'étendue des sections de lignes à construire et des besoins à satisfaire.

Nous avons voulu, en effet, que cet important matériel fût livré, en 1859, aux centres principaux d'approvisionnement, dans les ports ou sur les voies navigables, pour qu'on pût le répartir entre les lieux d'emploi, soit par le traînage pendant l'hiver de 1859-1860, soit par la navigation intérieure, au commencement de l'été de cette dernière année.

Il y avait donc à pourvoir à l'approvisionnement complet des lignes suivantes :

De Pskow à Varsovie ;
De Vilna à la frontière de Prusse ;
Et de Moscou à Nijni ;
Et enfin de la partie attaquée de la ligne du sud, entre Théodosie et le Dniéper.

Il y avait en outre à approvisionner le matériel nécessaire au renouvellement partiel de la double voie entre Pétersbourg et Gatchina.

La longueur totale des voies à établir et à réparer (y compris les voies de garage et de service), s'élève à 2,063 verstes;

Et n'exige pas moins de 10,693,557 pouds ou 169,739 tonnes de 1,000 kilogrammes ainsi réparties :

Rails.	157,714
Plaques de joint. .	1,609
Lisses.	5,112
Boulons et écrous .	1,926
Crampons	3,280
	169,739

Dès les mois d'août et de septembre 1858, la Société avait conclu, avec les usines de l'Oural, des conventions ayant pour objet de limiter les livraisons à faire par ces usines à la ligne de Nijni. Ces livraisons ont été définitivement fixées à la quantité de 32,723 tonnes de rails et d'accessoires à fournir à Nijni, de 1858 à 1861.

L'approvisionnement de la ligne de Nijni a été ensuite complété et assuré par un marché spécial avec les usines anglaises, pour 10.160 tonnes de rails livrables à Moscou.

Pour les autres parties du réseau en construction, l'ensemble des commandes faites en 1858 et 1859 aux usines étrangères s'établissent au 4-16 mai 1859 comme il suit :

Usines anglaises. 139,000 tonnes de rails et accessoires;
— belges.. 7,529 — —
— françaises 1,500 — —

Total., 148,038 tonnes livrables en 1858 et 1859.

A la date indiquée plus haut, 4-16 mai 1859, 72,685 tonnes du matériel anglais, c'est-à-dire, environ la moitié de la commande totale, étaient expédiées aux ports de destination.

Le reste devait arriver successivement en 1859 aux ports de la Baltique, pendant la saison de la navigation, et aux ports de la mer Noire. Mais par suite des dispositions d'ensemble arrêtées pour la marche des travaux sur la ligne de Théodosie, nous avons prescrit de restreindre les transports vers la mer Noire, autant que pourraient le permettre les contrats d'affrétement déjà passés.

Les rails anglais sont livrés sous vergues, aux ports d'embarquement, au prix de 7 livres sterling par tonne (soit 175 fr. les 1,000 kilogrammes, soit 72 copecks par poud) pour la plus grande partie.

Les rails belges, livrés dans les mêmes conditions, sont payés en moyenne 200 francs les 1,000 kilogrammes, ou 82 copecks par poud.

La Société passe des contrats d'affrétement pour le transport des rails aux ports russes ou prussiens de débarquement, d'où le matériel est repris et transporté aux principaux centres d'approvisionnement sur les lignes. — Pour les ports du Sud, la Société a passé pour trois ans un contrat avec la Société russe de navigation et de commerce pour le transport de 5,000 tonnes par an.

Toutes ces opérations sont maintenant en pleine exécution et assurent, dans de bonnes conditions, les approvisionnements nécessaires à l'achèvement des sections du réseau, actuellement entreprises, et la réserve indispensable pour parer aux besoins imprévus.

Nous nous attachons à obtenir, par des transactions amiables, la cession des terrains nécessaires à l'exécution de nos chemins de fer. Nous y parvenons le plus souvent, mais nous sommes forcés aussi, par les prétentions exorbitantes de quelques propriétaires, de recourir à l'expropriation. Malheureusement la législation actuelle soumet l'expropriation, en Russie, à de longues formalités qui entravent la marche de cette affaire.

Jusqu'ici, à l'exception de deux tronçons de chemins de fer exécutés entre Saint-Pétersbourg et les résidences impériales de Tsarskoé-Celo et de Peterhoff, et pour lesquels les constructeurs n'étaient gênés par aucun délai d'achèvement, les grandes constructions d'intérêt général ont été exécutées en Russie par le gouvernement et confiées à des agents revêtus du caractère de l'autorité publique.

Dans de telles conditions le pouvoir administratif a naturellement pris le dessus sur le droit privé.

Bien que nous soyons mis, par notre contrat, au lieu et place de l'administration publique, nous ne pouvons pas prétendre aux facilités qu'elle rencontre, et, d'un autre côté, nous nous trouvons liés par des délais d'exécution que nos engagements et notre intérêt ne nous permettent pas d'oublier. Nous savons que l'attention du gouvernement est appelée sur cette situation, et nous avons pris toutes les mesures en notre pouvoir pour régler, avec toute la célérité que comporte l'état présent des choses, les indemnités dues aux propriétaires.

Nos ingénieurs doivent, suivant les instructions qu'ils ont reçues, payer immédiatement les dommages causés aux propriétés par les tracés et les opérations qui précèdent l'ouverture des travaux.

En ce qui concerne l'acquisition des terrains à occuper définitivement par les lignes en construction, nous avons confié l'estimation de ces terrains à des agents qui sont en outre chargés de s'entendre avec les intéressés et de tâcher d'arriver à des transactions amiables.

D'ailleurs, pour éviter les retards dans les paiements, les ingénieurs en chef sont autorisés à payer immédiatement toutes les indemnités qui n'excèdent pas 2,500 roubles ; sur les autres indemnités ils peuvent délivrer des provisions jusqu'à concurrence de 1,000 roubles, en sorte que les indemnités dont le montant dépasse 2,500 roubles sont seules soumises à l'examen préalable du Conseil.

Dans leurs estimations, nos agents doivent prendre pour base les prix courants du pays, et tenir compte des dommages accessoires qui peuvent atteindre l'ensemble de la propriété, afin d'offrir à chaque intéressé un prix qui l'indemnise complétement et largement, et qui l'engage à la cession amiable de son terrain ; mais si les prétentions du propriétaire ne permettent pas d'arriver à une transaction, on tâche au moins d'obtenir de lui ses conditions par écrit, sauf à régler l'indemnité plus tard, et à lui payer un intérêt annuel de 4 0/0 de cette indemnité, à dater du jour de l'occupation par les travaux.

Pour les réclamations auxquelles il est impossible de souscrire à cause de leur exagération, elles mettent la Société dans la nécessité de demander au gouvernement la convocation des commissions d'estimation.

De pareilles commissions sont déjà en activité à Saint-Pétersbourg pour les terrains qu'il est nécessaire de joindre à ceux qui nous ont été livrés pour la gare du chemin de fer de Varsovie, et à Grodno, pour plusieurs terrains de la ville qui sont donnés à des particuliers en fermage à perpétuité. Il sera probablement nécessaire d'en convoquer aussi dans le courant de cette campagne, dans le gouvernement de Vitebsk, à Vilna, à Varsovie, et sur la ligne de Nijni-Novogorod.

Digitized by Google

A Grodno cependant, la majorité des terrains nécessaires au chemin de fer a été acquise par conventions à l'amiable déjà réglées.

A Vilna on a aussi pu s'entendre avec plusieurs propriétaires.

Dans le gouvernement de Pskow, les indemnités sont établies d'accord avec les propriétaires, mais l'enregistrement des actes de vente a rencontré quelques difficultés, à cause du refus de la Société de verser les droits d'enregistrement, dont elle s'est crue avec raison affranchie, en vertu du § 22 de l'acte de concession.

Sa Majesté l'Empereur, sur la proposition du comité de MM. les ministres, auxquels cette question avait été soumise, a bien voulu y donner une solution favorable aux intérêts de la Société.

L'enregistrement des actes de vente rencontre une autre difficulté pour les terrains qui sont engagés aux établissements de crédit, à cause de la nécessité d'obtenir le consentement de ces établissements.

Pour obvier à cet inconvénient, nous nous sommes adressés à la bienveillance de M. le ministre des finances; mais la question n'a pas encore reçu de solution.

Le règlement des indemnités dues aux paysans des domaines de l'empire pour leurs terrains communaux et à la couronne pour ses propriétés, ainsi que la cession gratuite à la Société des terrains vagues de la couronne, stipulée dans l'art. 20 de l'acte de concession, exigent aussi quelques instructions spéciales que nous attendons de M. le ministre des domaines de l'empire, à qui nous les avons demandées.

DEUXIÈME PARTIE.

EXPLOITATION.

Lors de votre dernière réunion, l'exploitation sur la ligne de Varsovie s'arrêtait à Louga, et le rail ne se prolongeait encore au delà de ce point, jusqu'à Pskow, qu'en voie de ballastage.

Nous vous avions annoncé que, selon toute probabilité, cette voie de ballastage serait, vers la fin de l'automne, transformée en voie définitive et livrée à la circulation; mais la réalisation de cette prévision s'est fait un peu attendre; les travaux, arrêtés vers la fin du mois d'octobre par l'arrivée subite des neiges et d'un froid assez intense, n'ont pu ensuite être repris que dans les intervalles où le temps s'adoucissait, et leur achèvement, dans des conditions aussi défavorables que possible, a exigé des délais et des efforts exceptionnels.

Peut-être aurait-on pu, dès la fin de décembre, donner satisfaction à l'impatience du public et le faire jouir d'une voie sur laquelle plus de vingt millions de pouds de matériaux de toute nature avaient été transportés dans le courant de la campagne; mais nous nous sommes trouvés arrêtés par l'obligation de compléter quelques dispositions provisoires jugées insuffisantes pour un service régulier de voyageurs.

Vous avez vu, d'ailleurs, que les travaux qui restaient à exécuter sur cette section étaient considérables, et, en définitive, c'est seulement le 10 février que la section de 128 verstes, qui s'étend de Louga à Pskow, a été ouverte à la circulation.

Nous vous avons fait connaître, l'année dernière, qu'avec les commandes déjà faites, nous nous trouverions en mesure de pourvoir aux besoins de l'exploitation en matériel roulant, au fur et à mesure de l'ouverture des sections jusqu'à Dunabourg. Nous pourrons même suffire, pour les premiers temps du mouvement, au service de la ligne de Moscou à Vladimir; un supplément de machines locomotives sera seulement nécessaire, et nous allons nous occuper de le faire venir de l'étranger.

D'après de nouveaux marchés, nous devons avoir d'ailleurs, au printemps de 1860, dix machines locomotives à marchandises à Kowno, pour l'exploitation du tronçon de cette ville à la frontière de Prusse; et nous aurons sur rails, avant la fin de l'année courante, 1,000 wagons à ballast, qui pourront entrer au besoin dans la composition des trains de marchandises.

Il ne nous reste donc, pour assurer le service sur les sections qui pourront être ouvertes à la circulation en 1860, qu'à faire la commande des voitures de voyageurs qui seront nécessaires sur le tronçon de Kowno à la frontière de Prusse; cette commande a été retardée jusqu'ici par l'étude de quelques dispositions de détail, pour approprier aux exigences du climat le système des voitures en usage dans l'Europe occidentale, mais nous allons la faire dans un assez bref délai, pour qu'elle puisse être remplie en temps utile.

Au 31 décembre de l'année dernière, l'effectif de notre matériel était de :

Machines locomotives,	85
Voitures à voyageurs,	121
Wagons de service et à marchandises	1,162

Nous avons compris dans cet effectif les 16 machines qui nous ont été livrées par le gouvernement, mais nous allons leur attribuer un emploi spécial. Leur roulement, en concurrence avec un matériel plus puissant et de systèmes différents, aurait des inconvénients.

La longueur de la ligne exploitée est restée, pendant l'année 1858, de 128 verstes.

Le total des recettes s'est élevé à 365,507 r. 41 c.

Savoir :

Voyageurs,	242,366 r. 89 1/4	
Excédants de bagages, messagerie, voitures, chevaux et chiens,	19,886 62	
Marchandises à petite vitesse,	90,455 70	
Bestiaux,	3,546 95	
Magasinage et produits divers,	1,369 60	3/4
Trains spéciaux,	7,881 64	
Total,	365,507 r. 41 c.	

Dans ce chiffre figurent les expéditions de matériaux faites pour le compte de la Société; mais comme ces expéditions ne sont taxées qu'à raison de 1/120 de copeck par poud et par verste, elles n'ont qu'une très-faible influence sur le résultat; leur montant est de 11,162 r. 79 1/2, et cette somme ne représente que bien rigoureusement les frais particuliers qu'a occasionnés cette partie de transports.

Le bois de chauffage a donné, comme nous l'avions fait prévoir, une partie très-notable des produits; il figure dans le compte de la marchandise pour plus de 33,000 roubles. Les céréales, le bois de charpente et les denrées alimentaires ont formé aussi d'importantes expéditions.

L'ouverture de la section de Louga à Pskow est d'une date trop récente pour que nous puissions en voir apparaître déjà les conséquences; la recette moyenne par jour, qui était, au mois de janvier, de 1,067 r. 45
s'est élevée, au mois de mars, à 1,983 99
au mois d'avril, à 2,333 65
et est devenue, au mois de mai, de 2,508 60

Mais nous devons espérer que l'augmentation, qui reste à peu près proportionnelle à l'extension de la ligne, ne s'arrêtera pas là. Le trafic des marchandises doit s'accroître, et si nous ne l'avons excité jusqu'à présent, si nous n'avons pas cherché à détourner les transports de leur cours actuel, c'est que nous manquons encore, à Pskow et à Saint-Pétersbourg, des principaux aménagements nécessaires pour ce service.

Nous avons, d'un autre côté, pour le trafic des stations intermédiaires, à mettre à l'étude une importante question, celle de l'établissement de voies de communication qui permettent d'arriver jusqu'au rail; nous avons déjà vu des transports avantageux nous échapper sur plusieurs points, par l'absence de moyens d'accès.

Le compte de l'exploitation se solde dans notre situation générale par un excédant de recettes de 14,863 r. 86 1/4.

Mais nous devons faire remarquer qu'on ne pourrait tirer des résultats actuels aucune conclusion utile pour l'avenir, car, d'un côté, les dépenses d'exploitation se trouvent chargées par l'application de contrats qui nous ont été légués, et d'un autre côté, le service de la construction mêlé à celui de l'exploitation supporte naturellement, à raison de son importance, la plus forte partie des frais généraux.

Un des traités qui pèsent sur les dépenses d'exploitation et sur lequel nous devons nous arrêter, est celui qui a motivé l'achat de l'usine fondée par S. A. I. le grand-duc de Leuchtenberg.

Dans la comptabilité de l'usine pour 1858, le crédit du contrat d'entretien du matériel est de 102,421 r. 86 c.
Tandis que son débit n'est que de 71,579 28

Il y a donc un bénéfice de 30,842 r. 58 c.

Ce bénéfice est sans grande importance, mais la différence entre le crédit et le débit augmentera rapidement avec l'extension de la ligne; on peut en juger par les conséquences de l'ouverture de la section de Louga à Pskow.

Au 30 avril dernier, le crédit du contrat d'entretien était de 47,485 r. 05 c.
Et son débit de 19,986 11

Bénéfice de 27,498 r. 94 c.

De sorte qu'on peut supposer qu'à la fin de l'année l'excédent sera de 110 à 120 mille roubles; et nous devons ajouter d'abord, que nous n'avons encore aucune des installations d'ateliers qui rendent les travaux de réparations économiques; ensuite, que notre matériel qui sert à des transports considérables de matériaux pour le service de la construction, et qui parcourt des voies de ballastage, ou même des voies neuves dont l'état laisse à désirer, subit des détériorations exceptionnelles.

Suivant le principe que nous avons adopté de nous restreindre, quant à présent du moins, dans l'objet spécial de notre concession, l'usine de la Société reste aujourd'hui exclusivement affectée aux travaux du chemin de fer; l'entreprise des machines pour le département de la marine, qui formait la seule commande étrangère à nos besoins, a été cédée à d'autres constructeurs.

Avec cette disposition, l'atelier des laminoirs ne pouvait plus être suffisamment alimenté. Nous l'avons donné en location; il est aujourd'hui indépendant de l'usine.

D'un autre côté, la diminution des travaux de mécanique et la réduction du personnel des employés et des ouvriers qui en a été la suite, ont rendu disponibles quelques machines-outils et d'assez vastes locaux; les machines-outils seront transportées dans les dépôts où nous ferons les réparations de machines locomotives; quant aux locaux qui resteront libres, nous avons le projet d'y installer des ateliers de fabrication de gros meubles pour les stations, d'appareils d'éclairage et de différents objets qu'une exécution par grande masse et sur des patrons uniformes nous permettra d'obtenir à des prix notablement inférieurs à ceux du commerce.

La question est à l'étude et nous espérons y donner bientôt une solution.

TROISIÈME PARTIE.

SITUATION FINANCIÈRE ET VOIES ET MOYENS.

Nous vous rappelons, Messieurs, que notre fonds social a été fixé par les statuts à un capital de deux cent soixante-quinze millions de roubles, à former successivement, au moyen de la création d'actions de cent vingt-cinq roubles chacune, et d'obligations dont la coupure, la forme et les conditions d'émission sont déterminées par le Conseil d'administration.

Nous vous rappelons aussi que la première émission a été fixée à six cent mille actions représentant un capital de, R. . . 75,000,000 »

Depuis, nous avons fait, comme nous l'avons annoncé l'année dernière, une émission de soixante-dix mille obligations de 500 roubles chacune, soit un capital de, 35,000,000 »

Total des émissions. 110,000,000 »

Il resterait, par conséquent, à émettre, soit en actions, soit en obligations, 165,000,000 »

pour atteindre le chiffre du fonds social, ci R. . . 275,000,000 »

A valoir sur les 110,000,000 r. formant le montant des actions et des obligations déjà émises.

Il avait été versé au 31 décembre 1858

Digitized by Google

1° Par les actionnaires :		
Sur 600,000 actions, 30 0/0, soit :		
37 r. 50 par action, r.	22,500,000 »	
Sur 135,035 actions entièrement libérées, le complément de 87 r. 50 par action.	11,815,562 50	
Total des fonds versés par les actionnaires.		34,315,562 50
2° Sur les obligations :		
De la 1re série, formant 30,000 obligations attribuées à la souscription publique :		
Pour 15,270 obligations entièrement libérées à 500 r. par obligation.	7,635,000 »	
Pour 14,730 obligations libérées du premier versement, ou de 50 r. par obligation,	736,500 »	
Pour 6,282 obligations libérées du deuxième versement de 150 r. par obligation.	942,300 »	9,313,800 »
De la 2e série formant 40,000 obligations réservées, suivant l'autorisation du gouvernement, aux grandes administrations publiques	16,660,185 00	
Total des fonds versés au 31 décembre sur les obligations.		25,973,985 00
Il restait, en conséquence, à verser, au 1er janvier 1859 :		
Par les porteurs d'actions,	40,684,437 50	
Par les porteurs d'obligations,	9,026,014 91	49,710,452 41
Pour former le lot total des émissions, R.		110,000,000 »
Au 31 décembre 1857, il restait à la disposition de la Société, R.		24,930,172 73
Les recettes de toute matière se sont élevées, pendant l'année 1858, à		26,370,710 50
Ensemble,		51,300,800 23
D'un autre côté, les dépenses de l'année s'élèvent à		17,713,184 33 3/4
Le solde disponible au 31 décembre 1858 était donc de		33,596,705 89 1/4
Ce solde disponible était représenté ainsi qu'il suit :		
Espèces en caisse,		105,412 75 2/4
Caisse de service de direction générale,		1,769 49
Caisse de service du comité de Paris,		725 »
Billets de la Banque du commerce,		30,878,695 62
Fonds chez les banquiers,		2,610,103 02 3/4
Total pareil, R.		33,596,705 89 1/4

Toutes les opérations de la Société, depuis sa constitution jusqu'au 31 décembre 1858, se résument dans la situation suivante :

Elle avait reçu, ainsi qu'il vient d'être dit, au 31 décembre dernier :

Sur actions, R.		34,315,562 50
Sur obligations,		25,973,985 09
D'un autre côté la Société devait aux actionnaires :		
Pour intérêts échus au 31 décembre 1857, r.	2,760 51	
Solde du 1er semestre 1858,	70,640 » 3/4	
Le 2e semestre 1858 échu le 1er janvier 1859,	857,889 06 1/4	931,289 58
Les dépenses ordonnancées et restant à payer au 31 décembre 1858 s'élevaient à		641,656 20
Enfin, il était dû à la même époque à la tutelle des enfants de S. A. I. Madame la grande duchesse Marie N., pour acquisition de l'usine de Louchlemberg,		1,910,515 45
Total, R.		63,773,008 82
D'un autre côté, la Société avait fait emploi, pour les besoins de l'entreprise, d'une somme de qui se décompose ainsi :		30,176,302 92 3/4
Versé au Trésor, à titre de cautionnement, 5 0/0 de 75,000,000 roubles, capital nominal de la première émission,		3,750,000 »
(Le cautionnement sur les obligations a été versé le 7 janvier 1859.)		
Frais antérieurs à la mise en activité de la Société, frais généraux et frais d'études spéciales,		680,024 32 2/4
Construction des lignes de l'Ouest.	14,055,330 66	
Construction des lignes du Sud.	2,322,772 77	
		16,378,003 43
Matériel d'exploitation, matériel de la voie et transport du matériel,		5,532,072 63 3/4
Compte d'intérêt, solde débiteur,		1,151,053 28 2/4
Immeubles,		1,845,147 63
Magasins : Approvisionnements divers et objets de consommation, instruments et appareils, fournitures de bureau, etc., etc.		161,291 55 1/4
Solde des comptes, débiteurs et créanciers divers.		469,416 34
Agents comptables : Fonds entre leurs mains,		108,393 72 4/3
Total.		30,176,302 92 3/4
A quoi ajoutant le solde disponible au 31 décembre 1858, ci.		33,596,705 89 1/4
On reforme le total ci-dessus. R.		63,773,008 82

Cette situation s'est modifiée depuis le 31 décembre.

Nous avons dû, à partir du 1er janvier 1859, pour satisfaire aux demandes d'un grand nombre d'actionnaires, ouvrir de nouveau la faculté de libérer les actions, qui n'avait été appliquée que pendant les trois derniers mois de 1857.

Du 1er janvier au 31 mai 1859 il a été libéré, tant à Saint-Pétersbourg qu'à l'étranger, 137,207 actions produisant, à 87 r. 50 c. par action, une somme de 12,013,487 r. 50 c.

Au 31 mai dernier, le nombre des actions libérées s'élevait ainsi à 272,332 ; d'ailleurs, l'opération suit son cours, et chaque jour la libération des actions apporte, à notre caisse, de nouveaux fonds.

Dans le même intervalle, du 1er janvier au 31 mai 1859, les versements sur les obligations se sont élevés à 8,717,464 r. 91 c. — Au 31 mai les 40,000 obligations réservées aux grandes administrations publiques étaient entièrement libérées, et il restait à recouvrer sur les 30,000 obligations de la souscription publique une somme de 308,550 roubles dont la majeure partie est rentrée dans les premiers jours du mois de juin.

Par ces versements, et malgré la grande impulsion donnée à nos travaux, les fonds disponibles de la Compagnie s'élevaient, au 31 mai dernier, à la somme de 41,530,150 r., indépendamment de la consignation au Trésor de la somme de 5,500,000 r. à laquelle s'élève aujourd'hui le cautionnement de la Compagnie.

La balance et toutes les pièces qui résument la situation au 31 décembre 1858 sont déposées sur le bureau.

L'année dernière vous avez nommé une commission à laquelle vous avez délégué l'examen et l'approbation des comptes de 1857. Cette commission nous a adressé son rapport le 8 avril dernier. Nous n'analyserons pas ici ce document, dont il va vous être donné lecture et qui conclut à l'approbation de nos comptes de 1857.

(La suite prochainement.)

FORGES.

Saint-Dizier, 23 juillet :

Voici le classement des fers marchands :

FERS MARCHANDS. — *Première classe.* — Carrés, de 20 à 54 mil. ; ronds, de 30 à 61 ; plats, de 27 à 39 sur 11 et plus ; id., de 40 à 115 sur 9 et plus.

Deuxième classe. — Carrés, de 16 à 19 mil. ; id., de 55 à 69 ; ronds, de 17 à 29 ; id., de 62 à 74 ; plats, de 20 à 39 sur 8 et plus ; id., de 40 à 81 sur 6 à 8 1/2 ; id., de 116 à 165 sur 12 à 40 ; verges et côtières.

Troisième classe. — Carrés, de 11 à 15 mil. ; id., de 70 à 81 ; ronds, de 12 à 16 ; id., de 75 à 90 ; plats, de 82 à 115 sur 6 1/2 à 8 1/2 ; id., de 116 à 165 sur 7 à 11 1/2 ; bandelette, de 20 à 39 sur 5 1/2 à 7 1/2 ; aplatis, de 40 à 81 sur 4 1/2 et plus ; platebande, 1/2 ; ronde, de 27 à 50.

Quatrième classe. — Carrés, de 5 à 10 1/2 mil. ; id., de 82 à 110 ; ronds, de 6 à 11 ; id., de 61 à 110 ; plats, de 82 à 115 sur 4 1/2 à 6 ; id., de 116 à 165 sur 5 1/2 à 6 1/2 ; bandelette, de 14 à 19 sur 4 1/2 et plus ; id. et aplatis, de 20 à 39 sur 3 1/2 à 5 ; aplatis, de 40 à 81 sur 3 1/2 et 4 ; platebande, 1/2 ; ronde, de 14 à 26.

Hors classe. — Ronds, de 111 à 135.

FEUILLARDS ET DEMI-FEUILLARDS. — *Première classe.* — Aplatis, de 82 à 115 sur 3 1/2 à 4 ; 1/2 feuillards, de 20 à 80 sur 2 à 3.

Deuxième classe. — De 81 à 115 sur 2 à 3 ; de 20 à 80 sur 1 1/2.

Troisième classe. — De 81 à 115 sur 1 1/2 ; feuillards, de 20 à 68 sur 1.

Quatrième classe. — Feuillards et demi-feuillards, de 14 à 19 mil.

Pour les fers marchands, les prix de la 1re classe sont à 280 fr. le fer au bois, 260 fr. le fer au coke, franco Paris, avec 20 fr. par classe.

La 1re classe des feuillards est à 350 fr., avec écart de 3 fr. par classe.

MÉTAUX.

Paris, 18 juillet.

Les affaires en métaux ont été très-actives cette semaine, à l'exception des plombs qui restent délaissés. Il y a hausse sur ces articles.

CUIVRE. — Cuivre anglais, 272 50 ; Chili brut, 265 ; mineral corocoro, 270 ; laminé rouge, 320 ; dito jaune, 280.

ETAIN. — Etain Banca, 390 ; anglais, 355-360 ; Détroits brillants, 380.

PLOMB. — Sans affaires. 64 et 65 fr. les plombs bruts de France et d'Espagne, 72 fr. le laminé.

ZINC. — Zinc brut de Silésie, 60 fr. ; autres provenances, 57 ; laminé, 75.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 19 juillet :

On cote : Warrants, numéros mélangés, 65 fr. ; Gartsherrie n° 1, 67 50, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1572 —

11e année. — 29e semaine.

Du 16 au 22 juillet 1859.

118.238 Voyageurs	392 691 55
Bagages, Marchandises, etc.	662.463 18
Total	1.055.154 73
Recettes antérieures	30.134.482 61
Total	31.189.637 34
29e semaine de 1859	1.055.154 73
Semaine correspondante de 1858	1.087.578 20
Différence	32.423 47
Recettes depuis le 1er janvier 1859	31.189.637 34
— — 1858	27.954.399 56
Différence	3.235.237 78

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.374 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.372 kil.

Du 16 au 22 juillet 1859.

111.401 Voyageurs	454.736 82
Bagages, Marchandises, etc.	652.397 91
Total	1.107.134 73
Semaine correspondante de 1858	1.141.925 97
Différence	34.791 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859	34.403.550 72
— — 1858	30.177.987 58
Différence	4.225.563 14

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1466 kilomètres.
1858. — 1366 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

Voyageurs	652.215 70
Bagages et Marchandises	1.126.920 57
Total	1.779.136 27
Semaine correspondante de 1858	1.465.627 11
Différence	313.509 16
Recettes depuis le 1er janvier 1859	54.670.891 52
— — 1858	41.161.065 91
Différence	13.509.825 61

ARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. | Roanne à Lyon, Nevers à Brioude | BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres.
1858. — 451 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

Voyageurs	100.905 25
Bagages et Marchandises	190.506 60
Total	291.411 85
Semaine correspondante de 1858	275.960 10
Différence	15.551 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859	7.962.993 20
— — 1858	7.067.761 10
Différence	895.232 10

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1154 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

338.235 Voyageurs	523.495 87
Marchandises, etc. — Grande vitesse	78.534 90
— — Petite vitesse	371.901 26
Total	973.932 03
Semaine correspondante en 1858	890.172 95
Différence	83.759 08
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	25.521.735 69
— — 1858	21.675.505 72
Différence	3.846.229 97

NORD.

1859. Longueur exploitée : 984 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 16 au 22 juillet 1859

157.499 Voyageurs	402.425 72
Bagages, Marchandises, etc.	587.707 03
Total	990.132 75
Semaine correspondante de 1858	1.081.800 19
Différence	91.667 44
Recettes depuis le 1er janvier 1859	29.823.285 46
— — 1858	28.551.666 65
Différence	1.271.618 81

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 718 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 16 au 22 juillet 1859

CHEMIN DE FER.

50.241 Voyageurs	143.350 58
Bagages, Marchandises, etc.	195.848 31
Total	339.198 89
Canal latéral et canal du Midi	30.145 81
Total	369.344 70
29e semaine 1858. Chemin de fer	304.263 19
— — Canal	28.042 82
Total	332.306 01
Chemin de fer, différence sur 1859	34.935 70
Canal, — —	2.102 99
Total	37.038 69
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	11.913.389 10
— — 1858	8.255.219 54
Différence	3.658.169 56

LYON A GENÈVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 230 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 16 au 22 juillet 1859

16.587 Voyageurs	70.279 40
Bagages et Marchandises	63.175 55
Total	133.454 95
Semaine correspondante de 1858	104.641 65
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.429.419 05
— — 1858	2.253.639 40

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — 98 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

12.044 voyageurs	20.871 40
Bagages, Marchandises, etc.	36.683 20
Total	57.554 60
Semaine correspondante de 1858	32.606 94
Différence	24.947 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.678 805 19
— — 1858	619.862 91
Différence	1.058.942 28

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 16 au 22 juillet 1859

11.260 Voyageurs	28.087 55
Bagages, Marchandises, etc.	20.421 68
Total	48.509 23
Semaine correspondante de 1858	40.162 20
Différence	8.347 03
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.385.564 68
— — 1858	725.088 32
Différence	660 476 36

BESSÈGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1859.

Voyageurs	2.525 30
Bagages, Marchandises, etc.	20 255 90
Total	22.781 20
Semaine correspondante de 1858	20.530 05
Différence	2.251 15
Recettes depuis le 1er janvier 1859	683.757 35
— — 1858	478 773 95
Différence	204.983 60

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1221 kilomètres.
1858. — 1164 —

Du 16 au 22 juillet 1859

40.605 Voyageurs	En florins	132.429 »
503.227 quintaux Marchandises		212.898 »
Total		345.327 »
Semaine correspondante de 1858		305.760 »
Différence		39.567 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859		9.225.209 »
— — 1858		7.781.645 »
Différence		1.441.564 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

614 kilomètres.
Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 436
— Ligne lombard-vénitienne, 178 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

Ligne de Trieste.

39.207 Voyageurs	149.287 90	
Bagages et Marchandises	882.178 »	1.031.465 90

Ligne Lombard-Vénitienne.

20.186 Voyageurs	50.420 »	
Bagages et Marchandises	243.737 50	294.157 50
Total		1.325.623 40
Semaine correspondante de 1858		808.939 36
Différence		516.684 04

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	32.212.281 90
— — 1858	19.481.469 48
Différence	12.730.812 42

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 9 au 15 Juillet 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 435 —

13.430 Voyageurs.....	92.796 71
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	14.710 83
— (petite vitesse)	96.840 36
Total de la semaine.....	204.347 90

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.560 voyageurs.....	11.849 29	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.496 28	15.562 88
Marchandises (petite vit.)	1.217 31	
Total des deux lignes réunies.....		219.910 78
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		5.515.688 92
Total.....		5.735.599 70

VICTOR-EMMANUEL.

1859 — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 2 au 8 juillet 1859.

36.905 Voyageurs.....	139.229 04
Bagages, Marchandises, etc.....	36.961 54
Recettes diverses	369 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	26.637 62
Total..	203.197 80
Recettes correspondantes de 1858...	86.142 69
Différence.....	117 055 11
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.404.744 68
— — 1858..	2.102.433 31
Différence.....	1.302.311 37

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 15 au 21 juillet 1859

5.506 Voyageurs.....	2.375 90
Marchandises	167 56
Total.....	2.543 46

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 201 kilomètres.
1858. — 201 —

Du 16 au 22 juillet 1859

48.474 Voyageurs	92.297 15
Bagages, Marchandises.....	38.528 07
Total.....	130.825 22
Semaine correspondante de 1858.....	112.529 75
Différence.....	18.295 47
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.539.214 69
— — 1858..	1.641.019 58
Différence.....	898.195 11

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859 Longueur exploitée : 58 kilomètres

Du 15 au 21 juillet 1859

17.599 Voyageurs.	26.434 70
Bagages, Marchandises, etc.....	10.626 33
Total.....	37.061 03
Période correspondante de 1858....	28.212 64
Différence.....	8.858 39
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	774 832 16
— — 1858..	463.945 95
Différence.....	310.886 21

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juin 1859

Voir le numéro du 16 juillet.

NORD-EST SUISSE.

Juin 1559.

Voir le numéro du 16 juillet.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Juin.

Voir le numéro du 16 juillet.

HAINAUT ET FLANDRES.

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet

CENTRE BELGE.

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

ANVERS A GAND.

Juin.

Voir le numéro du 16 Juillet.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0.
Juin....	60.851 20	75.093 18	13.241 98	21 76
6 1ers mois...	521.041 82	603.913 54	82.871 72	15 90

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juin.	844.038 99	704.396 06	139.642 93	19.82
6 1ers Mois	7.882.197 32	7.047.231 82	835.965 50	11.83

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en juin 1858..	41.119
Becs éclairés en juin 1859.....	49.637
Augmentation juin 1859.....	8.518 becs
Recettes du gaz. — Juin 1858.....	76.814 95
Recettes du gaz. — Juin 1859.....	93.860 67
Augmentation en juin 1859.....	17.045 72

COMPAGNIE GÉNERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juillet 1859.....	2.114.845 27
Situation publiée au 1er janvier 1850.	2.002.063 77
Augmentation....	112.781 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	485.277 66

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, que le tirage au sort qui a eu lieu dans l'assemblée générale du 14 juillet, pour l'amortissement de 44 obligations remboursables le 1er septembre 1850, a désigné les numéros suivants :

877	516	116	5776
3565	2084	85	3272
2617	1483	3146	2370
1584	1783	3610	1124
5155	4203	4111	1907
2080	1501	3937	779
5032	4688	4316	2758
4605	5524	1881	4198
4889	3097	2390	3705
2281	157	3814	4389
2773	3261	2909	4757

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Le directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires en retard des 3e et 4e versements, chacun de 50 fr. par actions anciennes de 250 fr. en recouvrement ; le 3e depuis le 2 novembre 1857, et le 4e à partir du 1er octobre 1858, à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi ils seraient exposés aux conséquences de l'art. 11 des statuts qui autorise le conseil d'administration à faire procéder à la vente de leurs actions. — Il rappelle en même temps à MM. les actionnaires que le 4e versement effectué donne droit à l'échange de deux actions anciennes de 250 fr. contre une action nouvelle de 500 fr. libérée de 400 fr., conformément à la décision prise par l'assemblée générale.

Les versements continuent à être reçus :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, au siége social, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué du 5 au 20 août 1859 ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l'an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., qui échoit le 5 août 1859, sera déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

SOCIÉTÉ PRIVILÉGIÉE PIO-LATINA

DES CHEMINS DE FER DE

ROME A FRASCATI

ET DE

ROME A LA FRONTIÈRE NAPOLITAINE

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale, convoquée pour le 30 du mois courant, ne pourra pas se réunir au jour indiqué, les publications prescrites par les statuts n'ayant pas été faites à Rome, à raison des négociations qui y sont actuelle-

Digitized by Google

ment suivies. Une nouvelle convocation sera prochainement faite.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire,
A. MALVEZZI.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Dernier appel de fonds de 15 0/0, qui aura lieu à partir du 16 au 31 août prochain.

La section du chemin de fer de Linz à Lambach devant être mise en exploitation dans un très-court délai, il est essentiel, dans l'intérêt de la Compagnie, d'activer autant qu'il est possible la construction de la portion de la ligne qui relie Lambach à la frontière bavaroise, près Salzbourg, dont les travaux sont déjà fort avancés.

En conséquence, le conseil d'administration, conformément au paragraphe 14 des statuts, a décidé que les actions seraient entièrement libérées au moyen d'un nouvel appel de fonds de 15 pour 100, soit 30 florins valeur de Banque, ou 30 florins 50 kreutzers valeur d'Autriche, exigibles du 16 au 31 août prochain.

MM. les actionnaires sont donc prévenus que ce versement aura lieu :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie, Freiung, 138 ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Et attendu que les intérêts à 5 pour 100 sur ce versement courent depuis le 1er juillet courant, MM. les actionnaires auront à payer en même temps les intérêts à 5 pour 100 à partir du 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Dans le cas où le versement exigé ne serait effectué qu'après le 31 août, l'actionnaire en retard devra en outre tenir compte à la Compagnie des intérêts à 5 pour 100 depuis ce jour jusqu'au moment où il effectuera sa libération.

Des feuilles de coupons seront délivrées à MM. les actionnaires par la caisse centrale de la Société, à Vienne, sur la présentation de l'action originale régulièrement et entièrement libérée.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

L'assemblée générale de la Compagnie l'Union des gaz, convoquée pour le 25 juillet courant, n'ayant pas réuni le nombre suffisant d'actions, il sera procédé, aux termes des statuts, à une nouvelle réunion fixée au samedi 6 août prochain, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les délibérations de cette seconde assemblée seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions, conformément aux délibérations des 1er, 16 et 30 septembre 1857, seront admis sur le dépôt de leurs anciens titres.

Les dépôts seront reçus de dix à trois heures, au siége social, rue de Provence, 58, à Paris, jusqu'au 3 août inclusivement.

La réunion a pour objet d'examiner la situation de la Société, de réviser et modifier, s'il y a lieu, les statuts sociaux, et de voter sur plusieurs propositions importantes.

LISTE DES OBLIGATIONS ANGLO-AUTRICHIENNES

SORTIES AUX TIRAGES CI-APRÈS INDIQUÉS,

Et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE £ 160.

Tirage du 3 Janvier 1853 :

522 5681

Tirage du 1er juillet 1853 :

5638 7559 32185

Tirage du 2 Janvier 1854 :

15145 30524

Tirage du 1er juillet 1854 :

19664 19654 27630 32613

Tirage du 2 janvier 1855 :

23955 33953

Tirage du 2 juillet 1855 :

15834 27035

Tirage du 2 janvier 1856 :

4364 16246 21300 26208 28726

Tirage du 1er juillet 1856 :

16827 21239 28978 32411
19404 21279 31211 32833

Tirage du 2 janvier 1857 :

10034 11253 23974 31235

Tirage du 1er juillet 1857 :

6483 10655 15312 28966
9895 13043 22738 31721 32395

Tirage du 2 janvier 1858 :

391 9942 18220 28155
691 10380 19837 28703
4116 11005 19870 28714
5382 12221 22574 30853
6055 12895 23981 32418
6512 15805 26170 32791
7538 16222 26756 33792

Tirage du 1er juillet 1858 :

1636 12870 24283 29215
4840 13084 25185 29453
5402 15008 25186 32330
5757 16078 26964 34579
6436 16087 28610 33978
6467 18312 28622
7761 19301 28710
9314 20102 29072

TITRES DE £ 50.

Tirage du 3 Janvier 1853 :

34885 B

Tirage du 2 Janvier 1854 :

34704 A

Tirage du 2 Janvier 1855 :

35444 A 34449 B

Tirage du 1er juillet 1856 :

34589 A

Tirage du 1er juillet 1857 :

34610 A 34894 B

Tirage du 2 janvier 1858 :

21597 B 21624 B 34569 B 21940 A 34431 A

Tirage du 1er juillet 1858 :

22367 A 34632 A 22367 B 34632 B

NOTA. — Les coupons encaissés après six mois de la date du tirage seront déduits du capital lors du remboursement.

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

15e ADJUDICATION À BILLANCOURT (Seine),

Le dimanche 7 août 1859, à trois heures.

De HUIT LOTS de TERRAINS appartenant au COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT; ces terrains sont avantageusement situés pour bâtir de jolies maisons de campagne ou de commerce *en dehors* des nouveaux octrois de Paris.

PAIEMENT DU PRIX : soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

NOTA. « On se rend à *Billancourt* » par le bois de Boulogne, le chemin » de fer d'Auteuil, le chemin de fer » américain, les gondoles et le bateau » à vapeur de Paris à Saint-Cloud, s'ar» rêtant à Billancourt.

VISITE DES TERRAINS *dimanche 31 juillet*, départ du *bateau à vapeur* (quai d'Orsay), à deux heures.

PLANS ET RENSEIGNEMENTS :

1° Au *Comptoir central*, Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* pour le bateau à vapeur;

2° A l'étude de Me DUFOUR, notaire à Paris, place de la Bourse, 15 ;

3° Et à l'étude de Me CORRARD, notaire à Boulogne (Seine).

DICTIONNAIRE UNIVERSEL

THÉORIQUE ET PRATIQUE DU Commerce et de la Navigation

2 vol. grand in-8° à 2 colonnes,

publié en 16 livraisons par

LA LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET Cie.

La huitième livraison vient de paraître. Elle complète le tome 1er de cet important ouvrage, et renferme depuis l'article *Erzeroum* jusqu'à la fin de la lettre *G*.

Parmi les principaux articles, nous signalerons plus particulièrement les suivants : *Farines et grains*, par M. POMMIER; *Fers et aciers*, par M. ALFRED SUDRA ; *Fils de coton*, par M. GRELET-BALGUERIE ; *Fleurs artificielles*, par M. PETIT ; *Fromages*, par M. MANGIN ; *Faillites et banqueroutes*, par M. RENOUARD ; *Fraudes commerciales*, par M. ALEXANDRE ; *Florence*, par M. CINI; *Fou-tchéou-Fou*, par M. N. ROUDOT ; *Francfort sur le Mein*, par M. CH. VOGEL ; *Galatz*, par M. EUGÈNE POUJADE ; *Gand*, par M. EDOUARD ROMBERG ; *Gênes*, par M. SCIALOJA ; *Genève*, par M. DAMETH ; *Guatemala*, par M. G. BRUNET ; *Essai des soies*, par M. NAU. ROUDOT ; *Expositions universelles*, par M. WOLOWSKI ; *Foires*, par M. CH. VOGEL, etc.

Le prix de chaque livraison est de 3 fr., à l'exception de la huitième, dont le prix est de 5 fr., ce qui met l'ouvrage entier à 50 fr., soit 25 fr. chaque volume.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 7 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 7 août. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 31 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tultcha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassounde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La spéculation a pris ses vacances, et les affaires ont été bien languissantes pendant cette semaine. Cependant les cours ont conservé une grande fermeté. La Bourse de vendredi dernier, qui était un jour de panique, a été suivie de plusieurs jours de reprise. La rente, qui avait failli tomber au-dessous do 67, est revenue aux environs de 68, et toutes les variations ont eu lieu ensuite aux alentours de ce prix. Le public, quoique disposé favorablement par le rétablissement de la paix, se montrait encore hésitant par suite des armements considérables de l'Angleterre, et de l'espèce de défiance jalouse que les journaux et le parlement anglais témoignent sans cesse à la France. Il est probable que si la conduite de nos voisins n'avait pas commandé une très-grande réserve aux capitalistes, la rente serait revenue facilement avant la liquidation à ses plus hauts cours du mois, c'est-à-dire aux environs de 70 fr. Cependant les prix ont conservé ces jours-ci une si grande fermeté aux approches de la fin du mois, que l'on suppose qu'il existe un fort découvert, beaucoup d'acheteurs dans les hauts cours s'étant retournés à la baisse do 68 50 à 68. La nouvelle publiée jeudi par le *Moniteur* de la mise sur le pied de paix des forces de terre et de mer de la France, a fait remonter la rente à 68 65 et 68 75. Mais la spéculation est sous l'influence d'une position déplacée à la veille de la réponse des primes et de la liquidation, et elle s'est tenue sur la réserve.

La retraite de la coulisse a décidé lundi dernier le parquet des agents do change à adopter en faveur des Lombards une mesure importante qui ne pourra manquer plus tard d'être appliquée à d'autres valeurs étrangères. Non-seulement les Lombards, sur lesquels il n'y a encore que 200 fr. de versés, et dont le nouvel appel de fonds de 50 fr. ne sera versé que le mois prochain, a été admis sur la cote à terme, mais les affaires, au lieu de se faire au 31 juillet ou au 15 août, se négocient pour la fin d'août. Aussi, les transactions qui étaient devenues fort difficiles sur cette valeur depuis que la coulisse avait disparu et qu'on ne pouvait plus en faire qu'au comptant, ont pris un grand développement. Une hausse rapide a eu lieu de 530 à 570, et quoique des réalisations importantes aient ensuite provoqué une réaction de 17 50, les cours ont repris de nouveau faveur, et de nombreux achats ont eu lieu à prime dont 10 fr. pour le 31 août, avec des écarts de 30 et de 35 fr.

La spéculation n'a guère eu d'activité depuis huit jours que sur les Lombards. On s'est un peu occupé des Autrichiens et du Crédit mobilier; mais les affaires ont été presque nulles sur les actions des chemins de fer français. On a remarqué, cependant, que toutes les fois que les cours de ces valeurs fléchissaient d'une dizaine de francs les offres disparaissaient complétement, ce qui permettait aux cours de reprendre leur équilibre. L'approche de la liquidation a ramené quelques demandes sur les actions d'Orléans. Le découvert persiste sur ce chemin, et il rend nécessaire des rachats à la fin de chaque quinzaine, ce qui maintient les prix. Les autres chemins ont été abandonnés à l'influence des demandes ou des offres du comptant, et ils ont été entraînés par les variations des valeurs favorisées par la spéculation.

Le Crédit mobilier a donné lieu à des affaires suivies. Le cours de 800 fr. a provoqué une lutte assez vive. De nouvelles ventes importantes ont eu lieu en dehors de ce prix, mais elles semblaient avoir été effectuées dans le seul but de venir au secours de la valeur, lorsque le cours de 800 a été décroché. Aussi la nouvelle du désarmement l'a fait remonter rapidement de 795 à 825.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du jeudi 21 au jeudi 28 juillet :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 67 70 à 67 ; elle a repris à 68 70 ; elle est restée à 68 65. Elle a varié à terme de 67 75 à 67; elle est restée à 68 65.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 60 à 95 10 ; elle est restée à 96 50.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,880 à 2,900; elles sont restées à 2,875.

Le Crédit foncier a monté de 640 à 650.

Le Crédit mobilier a fléchi de 792 50 à 761 25; il a repris à 830; il est resté à 822 50.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,337 50 à 1,320 ; elles sont restées à 1,355.

Le Nord ancien a fléchi de 920 à 910 ; il est resté à 930. Le Nord nouveau a repris de 800 à 842 50.

L'Est a fléchi de 640 à 627 50, il est resté à 650.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 856 25 à 845; il est resté à 862 50.

Le Midi a fléchi de 540 à 495, il est resté à 520.

L'Ouest a fléchi de 545 à 537 50; il est resté à 552 50.

Le Genève a fléchi de 522 50 à 512 50 ; il a repris à 530.

Le Dauphiné a fléchi de 510 à 500.

Les Autrichiens ont fléchi de 555 à 537 50; ils sont restés à 562 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 402 50 à 407 50.

Les Romains ont fléchi de 360 à 350; ils ont repris à 370.

Les Lombards ont fléchi de 542 50 à 530; ils ont repris à 570; ils sont restés à 560.

Les Saragosse ont fléchi de 445 à 432 50; ils sont restés à 447 50.

Samedi. — La rente a repris vivement dès le début du parquet, et les cours ont continué à s'améliorer jusqu'à la clôture. Les chemins de fer étaient fermes, et les affaires étaient assez actives. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 c. à 67 80, et à terme de 80 cent. à 68; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 95 20. La Banque s'est tenue à 2,850; le Crédit foncier à 640. Le Crédit mobilier a monté de 33 75 à 795; l'Orléans, de 20 à 1,345; le Nord, de 15 à 925; le Nord nouveau, de 10 à 810; l'Est, de 2 50 à 635; le Lyon-Méditerranée, de 15 à 860; le Midi, de 7 50 à 505; l'Ouest, de 2 50 à 540; le Genève de 625 à 518 75; le Dauphiné, de 2 50 à 502 50, les Autrichiens, de 17 50 à 560; les Lombards, de 21 25 à 552 50; les Saragosse, de 2 50 à 437 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 507 50; 2 50 à 507 50. Les Russes se sont tenus à 500; les Romains, à 350.

Lundi. — Les cours se sont soutenus, mais il y n'avait presque pas d'affaires, et il y avait des offres à la clôture. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 à 68 05, et à terme de 15 à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 80 c. à 96; la Banque de France, de 50 à 2,900; le Crédit mobilier, de 10 à 805. L'Orléans s'est tenu de 1,350 à 1,345; le Nord ancien, à 925; le Nord nouveau, à 810; l'Est, de 637 50 à 641 25; le Lyon, de 862 50 à 857 50; le Midi, do 505 à 542 50; l'Ouest, à 550; le Genève, à 522 50. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 562 50; les Lombards, do 45 à 567 10; les Saragosse, de 42 50 à 450. Les Russes ont varié de 501 25 à 502 50; les Victor-Emmanuel, de 410 à 407 50. Les Romains se sont tenus à 350.

Mardi. — Le marché était un peu lourd, mais la baisse a fait peu de progrès. Les affaires étaient nulles sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 67 85, et à terme de 25 c. à 67 90. Le 4 1/2 a monté de 50 c à 96 50. La Banque s'est tenue à 2,900 ; le Crédit foncier, de 10 à 650. Le Mobilier a fléchi do 40 à 795; l'Orléans, de 5 à 1,340; le Nord, de 5 à 920; le Nord nouveau, de 2 50 à 807 50; l'Est, de 375 à 637 50; le Midi, de 5 à 507 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 852 50; l'Ouest, de 2 50 à 547 50; le Genève, de 2 50 à 520; les Autrichiens, de 7 50 à 555; les Lombards, de 5 à 562 50; le Saragosse, de 7 50 à 442 50; le Victor-Emmanuel, do 2 50 à 405. Les Romains ont monté de 20 à 370.

Mercredi. — Le marché est toujours sans affaires; mais les prix se sont tenus plus fermes. La rente 3 0/0 est restée comme la veille à 67 80, et elle a monté à terme de 5 c. à 67 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 1 fr. à 95 50. Le Crédit mobilier a varié de 782 50 à 795 ; l'Orléans, de 1,335 à 1,340. Le Nord ancien s'est tenu à 820 ; le Nord nouveau, à 810; l'Est, à 640. Le Lyon-Méditerranée a varié de 850 à 857 50; le Midi, de 505 à 507 50 ; l'Ouest, de 547 à 550. Le Genève s'est tenu à 520. Les Autrichiens ont varié de 550 à 555 ; les Lombards, de 553 75 à 557 50. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 401 25; les Saragosse, à 440. Les Romains ont varié de 370 à 367 50; les Lombards, do 553 75 à 557 50. Les Russes se sont tenus à 500.

Jeudi. — Le désarmement annoncé par le *Moniteur* a produit une hausse subite sur toutes les valeurs, et les cours se sont soutenus. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 85 c. à 68 65, et à terme de 70 c. à 68 65; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 96 50. La Banque a fléchi de 25 à 2,875. Le Crédit mobilier a monté de 27 50 à 827 50; l'Orléans, de 15 à 1,353 ; le Nord ancien, de 10 à 930 ; le Nord nouveau , de 2 50 à 812 50; l'Est, de 10 à 650 ; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 865; le Midi, de 12 50 à 520; l'Ouest, de 2 50 à 552 50; le Genève, de 10 à 530; les Autrichiens, de 7 50 à 562 50; les Saragosse , de 7 50 à 447 50; les Romains, de 2 50 à 370; les Lombards, do 2 50 à 560.

Vendredi. — Les cours étaient très-lourds sur la rente par suite des débats du parlement que l'on regardait comme peu satisfaisants. Les chemins de fer sont restés très-fermes. La rente 3 0/0 a fléchi au début de 45 c. à 68 50, et à terme de 20 c. à 68 45; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 96 25; le Crédit mobilier, de 7 50 à 845. L'Orléans s'est soutenu à 1,355; le Nord, à 930. Le Lyon-Méditerranée a monté de 5 à 870. L'Est a fléchi de 5 à 645; le Midi, de 5 à 515 ; l'Ouest, de 5 à 545. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 565. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 405 ; les Saragosse, à 445. Les Romains ont varié de 375 à 390 ; les Lombards, de 556 25 à 569.

F. Galmaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér des chemins de fer	C	110.000	500	»	36 »»	jan.av.juil.	245 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	8.000	500	»	35 30	....	690 »»
Omnibus lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	445 »»
Comptoir V.C. Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »»	avril	165 0/0 b.
Sécurité..................	A	300	5.000	/5	»»	....	41 0/0 b.
Union des ports..	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril. ..	26 0/0 b.
Lloyd français....	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février. ...	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 »»	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances....	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	31 0/0 b.
Mélusine..................	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars......	32 0/0 b
Vigie....................	A	200	5.000	4000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde....	A	300	5.000	4000	375 »»	février. ...	15 0/0 b.
Centrale..................	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février. ..	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »»	février....	11 0/0 b.
Comptoir..................	A	440	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril......	740 0/0 b.
Phénix....................	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov..	200 0/0 b.
Nationale................	A	2.000	5.000	4/5	636 »»	mars......	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril......	67 0/0 b.
Soleil....................	A	1.000	6.000	4/5	845 »»	avril.	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	240 »»	avril.... .	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	315 »»	avril......	96 0/0 b.
Providence................	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril... ..	40 0/0 b.
Aigle.	A	400	5.000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril......	5 0/0 b.
Confiance................	A	600	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b.
Nord......................	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril......	17 1/2 0/0
Générale ..... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 2 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 2 ans	29 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	150 »»	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle.	A	6.000	500	400	15 »»	avril.	40 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »»	janv juill.	865 »»
— act. de jouissance	A	»	1/3000	»	33	juillet. ...	400 »»
Omnibus de Lyon........	C	40.000	100	40	Néant	....	40 »»
Omnibus de Londres......	C	50.000	100	»	8 »»	....	38 75
Omnibus des ch. de fer..	C	3.200	300	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»» »»
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/40000	»	Néant	mars.....	28 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »»	avril oct	1190 »»
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	6 30	1er juin. ..	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	950 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ..	112 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital..	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée....	A	600	5.000	»	505 »»	févr. nov.	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	750 »»
Scarpe inférieure........	C	2.200	1.000	»	»» »»	....	»» »»
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000		100	....	»» »»
Canalisation de l'Èbre....	A	53.000	533 33	»	4 0/0	....	»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct..	117 50
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»» »»
Pont de Rouen......	A	800	1.000	»	30 »»	janv juill.	»» »»
Ponts réunis..	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»» »»
Nouveaux Ponts réunis....	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»» »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv juill.	250 »»
Messager. imp. (Serv. marit.	A	80.000	500	»	30 »»	janv. juill.	560 »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	60 »»
Cie générale maritime ...	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	480 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	370 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	208 »»
Armements Barbey et Cie.	C	30.000	500	»	32 00	mars sept.	»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	200 »»
Long-Pendu..............	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»» »»
Centre-du-Flénu..........	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai.	945 »»
Pont-de-Loup-Sud........	Civ.	2.800	1.000	»	35 »»	avril.....	490 »»
Monthieux-Saint-Étienne.	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»» »»
Blanzy..................	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	725 »»
Azincourt..............	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»» »»
Chazotte................	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	790 »»
Layon-et-Loire..........	A	1.850	1/1850		»» »»	....	100 »»
Rimes..................	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	130 »»
Mont-Rambert............	A	80.000	1/80000	»	9	....	134 »»
St-Étienne..............	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	138 25
Rive-de-Gier............	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	247 50
Mayenne et Sarthe........	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	635 »»
Grand'Combe............	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	710 »»
Lalaux et Fraisse........	»	»	500	»	»	....	120 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai novem	85 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	387 50
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges....	A	30.000	500	»	35 »»	....	530 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»» »»
Seyssel anglais..........	»	10.000	100	»	17 50	....	»» »»
Bonelli. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	46 »
Méditerranée	C	30.000	250	»	Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.	43 »»

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Dernier intérêt ou dividende payé	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
Tenez (cuivre)............*Mines*	C	21.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.400	1/10400	»	Néant	....	210 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	580 »»
Vieille-Montagne zinc.. ..	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	280 »»
Nouvelle-Montagne, zinc..	A	3.100	1.000	»	75 »»	....	845 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre ...	350 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre . .	80 »»
Corphalie zinc...	A	5.200	1.000	»	40 »»	janv. juill.	610 »»
Eschweiler, priv. zinc.....	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill	»» »»
— non priv. zinc	A	8.500	375	»	7 50	janv. ...	»» »»
Silésie zinc..............	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	100 »»
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»» »»	....	650 »»
Decazeville (Aveyron)....	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2100 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc..	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)..	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc...	770 »»
Allevard................	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre.		5.000	500	»	40 »»	avril, oct..	760 »»
Châtillon et Commentry...	C	56.000	500	»	Néant	mars, sep.	196 75
Horme	A	14.000	1/14000	»	»» »»	....	625 »»
Maubeuge (Nord)........	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »»
Fourchambault..........	C	50.000	1/50000	»	40 »»	....	300 »»
Marine et chemins de fer ..		54.000	1/54000	»	11 »»	mai, nov.	300 »»
Côte-d'Or.	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté..........	C	40.000	500		15 »»	mai, novem.	540 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/12000	»	60 »»	....	565 »»
Firminy..................	»	»	250	»	»» »»	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)....	C	»	500	»	»» »»	....	205 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	690 »»
Providence (Belgique)....	A	5.500	1.000	»	160 »»	septembre.	1400 »»
Phénix métallurgique....		80.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »»
J.-F. Cail et Cie. ..... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars.	690 »»
Caronte................	C	70.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chemerny..............	C	1.000	500	»	73 »»	juin. déc.	705 »»
Sandalot..............	C	2.280	250	»	50	....	»» »»
Corrisono..............	C	1.000	500	»	65 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	387 50
Cie Immobilière (Rivoli)....	A	240.000	100	»	50	janv. juill	98 75
Docks Louis-Napoléon....	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	60 »»
Paris ....*Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	820 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier..	146 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril, oct.	175 »»
Nord (Batignolles)......	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	360 »»
Est (Vincennes)..........	C	1.000	500	»	97 »»	....	»» »»
Versailles..........	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »»
Amiens	C	1.300	500	»	25 »»	janv. juill.	480 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	30 »»	janv juill.	390 »»
Saint-Étienne............	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1000 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2400 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1270 »»
Wazemmes..............	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre.	175 »
Malaga..................	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cie centrale, Lebon (8 villes)	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»» »»
Montpellier..............	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»» »»
Baterly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	45 »»	août......	640 »»
Cohen.	C	40.000	500	»	37 25	janv. juill.	480 »»
Société Lainière..........	C	1.400	500	»	42 »»	....	» »»
Pont-Rémy..............	A	5.000	1/5000	»	24 »»	30 avril...	450 »»
Siècle...... .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	45 »	janv. juill.	5.400 »»
Dault	C	100	2.500	»	600 »»	....	»» »»
Saint-Gobain ....*Glaces*	A	3.600	1/3600	»	»» »»	....	116 »»
Montluçon..............	C	24.000	500	»	6 »»	....	502 50
Oignies, Belgique........	A	22.000	500	»	30 10	septembre.	60 »»
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	»» »»
Sétif (colonies de) ..... *Divers*	A	5.000	500	»	35 30	mars sept.	140 »»
Richer et Cie Vidanges	C	30.000	500	»	26	31 mars..	»»
Caoutchouc souple	C	10.000	100	»	12 »»	....	16 »»
Cholet et Cie	C	10.000	100	»	Néant	....	305 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	5 fév. juill.	212 50
2 Carques (E. Dejean et Cie)	C	6.750	200	»	18 »»		

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
Compe générale des Omnibus..	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris..	80	27.000	125	56	5 »»	....	»» »»
Ports de Marseille.	500	20.000	500	15	30 »»	janv. juillet	175 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob	515 »»
Loire, anciennes..	»	»	1.250	»	50 »»	....	1120 »»
— nouvelles.	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	980 »»
Carmaux (charbonnages).	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»» »»
Télégraphe méditerranéen......	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»» »»
Vieille-Montagne............	»	13.000	500	40	25 »»	janv. juill.	440 »»
Aveyron (Decazeville) 1848....	500	2.400	500	»	27 50	avril octob.	»» »»
— — 1855-57.	500	8.000	500	50	30 »»	janv. juillet	475 »»
Compagnie générale des Eaux..	270	26.000	500	90	18 »»	avril octob.	265 »»
Châtillon et Commentry	250	20.400	500	25	5 »»	mai novemb	241 50
Horme anc.	475	2.410	342 50	30	25 »»	30 juin déc.	435 »»
— nouv..	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	265 »»
J.-F. Cail et Cie	40	6.000	450	11	30 »»	janv. juill	465 »»
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill.	501 25
Gaz de Paris................	410	23.500	500	45	25 »»	janv. juillet	435 »»
Union des gaz................	220	22.722	250	25	15 »»	janv. juillet	»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 23 AU 29 JUILLET

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 Compt.	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Compt.	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Compt.	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Compt.	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Compt.	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Compt.	Vendredi 29 Terme
475	3029	90	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	octobre	**Orléans**	1332 50	1335 »»	1345 »»	1345 »»	1335 »»	1340 »»	1340 »»	1340 »»	1335 »»	1335 »»	1320 »»	1335 »»
919	1566	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1859	**Nord ancien**	935 »»	935 »»	935 »»	935 »»	930 »»	...	930 »»	931 »»	930 »»	930 »»	932 50	930 »»
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	**Nord nouveau**	805 »»	810 »»	805 »»	810 »»	805 »»	807 50	805 »»	810 »»	815 »»	812 50	810 »»	...
618	1000	99	500.000	500	»	40 48 pour 1858	novembre	**Est**	632 50	635 »»	650 »»	641 25	640 »»	637 50	640 »»	640 »»	647 50	650 »»	645 »»	645 »»
103	1928	»	663.000	500	»	49 50 pour 1858.	novembre	**Paris-Méditerranée**	860 »»	860 »»	857 50	857 75	852 50	852 50	857 50	857 50	861 25	865 »»	867 50	870 »»
783	1033	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Midi**	505 »»	505 »»	510 »»	512 50	510 »»	505 »»	510 »»	507 50	520 »»	520 »»	515 »»	515 »»
100	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	**Ouest**	540 »»	540 »»	540 »»	520 »»	547 50	547 50	550 »»	550 »»	555 »»	552 50	550 »»	545 »»
220	314	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Lyon à Genève**	518 75	518 75	518 75	522 50	512 50	520 »»	522 50	520 »»	525 »»	530 »»	525 »»	...
52	52	99	36.000	500	»	....	octobre 1857	**Graissessac à Béziers**	102 50	...	102 50	105 »»	105 »»	105 »»	109 »»	...	102 50	...	105 »»	105 »»
134	268	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	**Dauphiné**	...	502 50	500 »»	...	500 »»	...	540 »»	...	505 »»	...	505 »»	505 »»
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Ardennes ancien**	...	...	440 »»	...	435 »»	435 »»	...	...	440 »»	...	...	...
»	»	»	84.000	500	250	...	janvier 1859	**Ardennes nouveau**	470 »»	470 »»	470 »»	470 »»	...	...	...	...	...	...	470 »»	470 »»
33	31	99	10.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Bességes à Alais**	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»
60	60	99	15.000	500	»	»	»	**Bordeaux à la Teste**	...	»	...	»	...	...	...	...	...	»	...	...
323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1859	**Chemins autrichiens**	553 »»	560 »»	565 »»	562 50	567 50	555 »»	550 »»	555 »»	567 50	560 50	567 50	565 »»
»	85	99	»	500	400	4 1/2 0/0	décembre	**Victor-Emmanuel**	402 50	407 50	402 50	402 50	402 50	402 50	405 »»	404 50	407 50	407 50	406 25	405 »»
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 janv 1859	**Russes**	500 »»	500 »»	501 25	502 50	500 »»	500 »»	500 »»	500 »»	...	500 »»	500 »»	...
80	175	99	80.000	500	400	4 0/0	novembre	**Ouest suisse**	...	»	...	»	320 »»	»	315 »»	»	345 »»	»	315 »»	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Central suisse**	...	»	...	»	...	»	435 »»	»	...	»	451 25	»
162	179	»	67.385	500	»	4 0/0	janvier 1859	**Nord-Est suisse**	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»
462	815	99	210.000	500	100	0 0/0	janvier 1859	**Saragosse**	440 »»	437 50	440 »»	447 50	450 »»	442 50	445 »»	440 »»	445 »»	445 »»	447 50	445 »»
396	3033	99	312.500	500	300	....	janvier 1859	**Lomb.-Vénit. Sud-Autr.**	554 50	»	557 50	565 75	520 »»	562 50	557 50	557 50	560 »»	558 75	560 »»	560 »»
»	619	99	170.000	400	...	0 0/0 (int. gar.)	octobre	**Romains**	345 »»	...	350 »»	...	370 »»	...	307 50	...	370 »»	...	360 »»	...
14	14	99	7.832	250	»	6 0/0	octobre 1857	**Tarragone à Reus**	...	»	»	...	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	500	350	6 0/0	janvier 1859	**Séville à Xérès**	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	36.000	500	175	5 0/0	décemb 1859	**Cordoue à Séville**	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	23	25	26	27	28	29
1848	5.000	1893	»	»	1.250	décembre.	60 »»	janvier, juillet.	**Rouen au Havre** (anc.), dites 5 0/0	...	»	...	...	...	»
42-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	**St-Germain** (nouvelles)	...	...	»	»	...	»
»	2.775	1898	»	»	1.250	mars.	50 »»	avril, octobre.	**Strasbourg à Bâle** (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 »»	janvier, juillet.	**Paris à Orléans** (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1908	750	»	1.250	décembre.	50 »»	D°.	**D°** (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	845	...	...
1843	6.000	1881	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	**Versailles, rive droite** (nouvelles)	...	...	...	...	...	»
52-1854	34.538	1901	divers.	»	1.250	avril.	50 »»	D°.	**Ouest** (anciennes), dites 5 0/0	...	965	...	...	965	965
45-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 »»	mars, septembre	**Rouen au Havre** (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »»	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (anciennes), dites 5 0/0	1000	1000	...	1000	...	...
47-1854	26.750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 »»	juin, décembre	**Paris à Rouen** (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
»	21.000	1905	»	»	1.125	mars	25 »»	janvier, juillet.	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	440	...	440	...	400	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 »»	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 5 0/0 ... gar.	...	...	...	...	...	485
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »»	avril, octobre.	**Méditerranée**, dites 5 0/0 ... gar.	495	495	500	500	500	...
1852	165.828	1952	divers	»	650	avril.	25 »»	juin, décembre	**Est** (anciennes), dites 5 0/0	478 75	480	478 75	478 75	478 75	480
1855	22.100	1955	500	»	400	»	15 »»	février, août.	**Ouest** (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »»	janvier, juillet.	**Paris à Rouen** (oblig.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1855	17.418	1941	550	»	562	mai.	18 87	D°.	**Nord** (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1855	131.107	1951	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**Grand-Central** (anciennes)	...	287 50	287 50	287 50	...	...
1855	255.000	1960	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**D°** (nouvelles)	285	285	285	285	285	285
1852	61.613	1952	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	...	290	287 50	...
1855	264.500	1954	divers.	»	500	avril.	15 »»	D°.	**Méditerranée**, dites 3 0/0 ... gar.	287 50	...	300	...	300	300
52-1857	1102.000	1954	divers	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**Paris à Orléans**, dites 3 0/0	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
51-54-57	100.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »»	D°.	**Nord**	285	285	285	292 50	285	285
1855	87.719	1956	285	»	500	décembre	15 »»	D°.	**Lyon à Genève** (anciennes) ... gar.	...	285	286 25	286 25	286 25	286 75
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**D°** (nouvelles)	...	285	285	285	...	285
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »»	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (nouvelles), dites 3 0/0	300	...	287 50	287 50	297 50	291 50
»	1.000.000	1951	divers	»	500	avril.	15 »»	janvier, juillet.	**Ouest** (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50
»	211.000	1954	285	»	500	décembre.	15 »»	D°.	**Bourbonnais**	287 50	287 50	287 50	287 50	286 75	280
»	216.788	1957	285	»	500	»	15 »»	D°.	**Midi** ... gar.	281 25	284 50	282 50	288	281 25	281 25
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 »»	avril, octobre.	**Bességes à Alais**	...	...	270	...	...	275
1857	312.000	1949	270	»	500	mai.	15 »»	juin, décembre.	**Est** (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	**Ardennes**	275	275	275	275	275	275
»	28.000	1957	»	»	500	»	15 »»	D°.	**Dauphiné** ... gar.	277 50	277 50	274 75	277 50	274 75	278 75
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »»	D°.	**Paris-Lyon-Méditerranée**	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	281 50
»	301.616	1946	275	»	500	»	15 »»	mars, septembre.	**Chemins autrichiens** ... gar.	262 50	262 50	261 50	262 50	262 50	262 50
1857	200.000	1919	275	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	**Chemins lombardo-vénitiens** ... gar.	248 75	248 75	250	250	250	250
1858	...	1951	250	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	**Chemins de fer Romains** ... gar.	240	240	240	240	240	240
1858	17.344	»	»	»	500	avril	15 »»	janvier, juillet.	**Madrid à Saragosse**	250	250	250	250	250	250
153-56	16.000	»	Divers.	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	**Manage à Erquelinnes**	...	...	...	...	...	...
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	**Graissessac à Béziers**	120	120	118 75	120	...	120

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 23 Comptant	Samedi 23 Terme	Lundi 25 Comptant	Lundi 25 Terme	Mardi 26 Comptant	Mardi 26 Terme	Mercredi 27 Comptant	Mercredi 27 Terme	Jeudi 28 Comptant	Jeudi 28 Terme	Vendredi 29 Comptant	Vendredi 29 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1859	67 90	68 »»	68 05	68 15	67 95	67 90	67 90	67 95	68 65	68 65	68 50	68 65
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	68 40	68 65	68 40	68 »»	68 90	68 90	68 50	68 40	69 50	69 50	69 25	69 30
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	95 25	...	96 »»	...	95 50	95 40	95 50	...	96 50	...	96 25	...
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2850	»	2900	»	...	»	...	»	2875	»	...	»
Comptoir national d'escompte jouissance août 1858	670	»	670	...	...	»	670	»	...	»	670	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	640	640	640	...	640	...	...	...	650	650	...	...
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	470	»	460	»	465	»	460	»	460	»	470	»
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	410	»	410	»	401	»	401	»	405	»	410	»
— 10es d'Oblig. 4 0/0 d° d°	95	»	95	»	95	»	95	»	95	»	95	»
— 10es d'Oblig. 3 0/0 d° novembre	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91	»	...	»	91 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	900	»	930	»	920	»	900	»	900	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	785	785	807 50	805	789 75	795	792 50	795	820	812 50	815	815
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1100	»	...	»	1100	»	1100	»	...	»	1100	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	467 50	»	470	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1859	217 50	»	217 50	»	217 50	»	217 50	...	217 50	»	217 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 3/8	»	95 »/»	»	95 3/4	»	94 7/8	»	95 1/8	»	95 »/»	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	99 »/»	»	...	»	99 »/»	»	99 »/»	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	83 50	»	84 »»	»	84 »»	»	84 »»	»	84 50	»	85 »»	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	...	»	56 »»	»	...	»	55 »»	»	...	»	...	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	86 1/2	»	87 »/»	»	86 »/»	»	86 »»	»	86 »/»	»	...	»
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	...	»	31 1/2	»	31 1/2	»	31 1/2	»	...	»	...	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	43 »/»	»	42 1/2	»	...	»	...	»	...	»	42 1/2	»
D° D° 1851, jouissance janvier 1859	41 3/4	»	41 3/4	»	41 1/4	»	41 »/»	»	...	»	41 1/2	»
D° intérieure, jouissance janvier 1859	40 3/4	»	...	»	41 1/2	»	41 »/»	»	...	»	41 1/4	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	...	»	104 »»	»	...	»	...	»	108 50	»	108 50	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 987 — 18e ANNEE — N° 32 — SAMEDI 6 AOUT 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

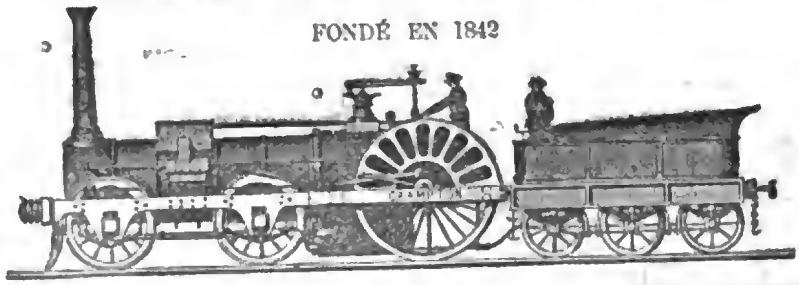
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 697. — Le marché des fonds publics, 698.— Chemins de fer de l'Ouest, 698.— Comptoir d'escompte. Assemblée, 699.— Banque de France, 699.— Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 699.— Chronique des chemins de fer, 699. — Nominations, 700. — Comptoir d'escompte de Paris. Bilan, 700.— Société générale de Crédit industriel et commercial. Bilan, 700. — Banque d'Angleterre. Bilan, 700.— Avis aux actionnaires, 700. — Bulletin des recettes de la semaine, 701. — Compagnie I. R. P. des chemins du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale, 701.— Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux, 701. — Jurisprudence, 702.— Grande Société des chemins de fer russes. Rapport, 703.— Société des ingénieurs civils, 705.— Forges, 705. — Recettes des chemins de fer, 707, 708.— Annonces, 708, 709.— Chronique de la Bourse, 710. — Tableau des valeurs industrielles, 711. — Bourse, 712.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

L'attitude nettement et généralement pacifique prise par le gouvernement de S. M. l'Empereur Napoléon III n'a pas tardé à porter ses fruits. L'empereur d'Autriche a décidé le licenciement du 5e bataillon de tous les régiments de son armée, et le prince régent de Prusse a renvoyé la landwehr dans ses foyers. En Angleterre, on continue, il est vrai, à se préoccuper de ce qu'on appelle les défenses nationales, mais comme l'a dit le *Times* avec beaucoup de précision, la question n'est plus examinée qu'au point de vue purement scientifique, et sans aucune pensée de défiance envers la France à la loyauté de laquelle on rend enfin justice.

Nous sommes donc entrés dans l'ère de la paix.

Il est tout naturel dès lors que les fonds publics montrent une fermeté qui se changera en un très-vif mouvement de hausse, le jour où quelque mesure serait prise en faveur de l'industrie et de l'esprit d'entreprise.

La Banque de France vient de réduire à 3 1/2 0/0 le taux de ses escomptes et de ses avances. En même temps elle a décidé qu'elle se chargerait d'avancer en faveur des souscripteurs de l'emprunt le montant des termes à venir. Cette mesure hâtera singulièrement le classement de cet emprunt et empêchera beaucoup de petits capitalistes de jeter leurs titres sur le marché.

Pendant que le 3 0/0 français montait de 68 45 à 69 90, les consolidés anglais restaient stationnaires à 95. Cette faiblesse ou cette stagnation est attribuée à la prochaine émission d'un emprunt de 7 millions sterling (175 millions de francs) qui a été annoncée par le gouvernement de S. M. B. pour subvenir au déficit de l'empire des Indes.

On a détaché hier 4, sur les actions du Comptoir d'escompte, un coupon de 15 fr., montant du dividende du deuxième semestre de l'exercice 1858-1859.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 50, ferme à 69 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 50, ferme à 97 fr.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 70 70, et les coupures non escomptables 70 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche.....	63.58 0/0
Victor-Emmanuel.....	46.17 0/0
Lyon-Genève.....	41.43 0/0
Dauphiné.....	22.72 0/0
Ouest suisse.....	22.00 0/0
Midi.....	19.17 0/0
Autrichiens.....	13.97 0/0
Ardennes.....	6.95 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	5.66 0/0
Ouest.....	4.40 0/0
Besèges a Alais.....	3.22 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Orléans.....	1.04 0/0
Nord.....	7.63 0/0
Est.....	7.76 0/0
Saragosse.....	22.67 0/0

J.-G. Bordot.

Digitized by Google

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	29 juillet	5 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	68 50	69 95	1 45	»» »»
Banque de France	2875 »	2850 »»	» »»	25 »»
Consolidés	95 »»	95 1/8	»» 1/8	» »»
Crédit foncier...	645 »»	655 »»	10 »»	»» »»
Crédit mobilier..	813 »»	858 75	43 75	»» »»
Comptoir d'Esc^te	670 »»	630 »»	»» »»	25 »»
Orléans.....	1355 »»	1373 75	18 55	»» »»
Nord	930 »»	935 »»	5 »»	»» »»
Nord nouveau...	810 »»	817 50	7 50	»» »»
Est	645 »»	660 »»	15 »»	»» »»
Paris-Méditerran^e	870 »»	880 »»	10 »»	»» »»
Midi	515 »»	520 »»	5 »»	»» »»
Ouest.....	545 »»	560 »»	15 »»	»» »»
Genève.....	525 »»	537 50	12 50	»» »»
Dauphiné.....	505 »»	515 »»	10 »»	»» »»
Graissessac-Béziers	165 »»	170 »»	5 »»	»» »»
Ardennes ancien.	435 »»	440 »»	5 »»	»» »»
Ardennes nouveau	470 »»	470 »»	»» »»	»» »»
Ch. Autrichiens..	565 »»	575 »»	10 »»	»» »»
Victor-Emmanuel	405 »»	410 »»	5 »»	»» »»
Russes.....	500 »»	501 25	1 25	»» »»
Romains.....	390 »»	385 »»	»» »»	5 »»
Sud-Autrich.-Lombards	570 »»	570 »»	»» »»	»» »»
Saragosse.....	445 »»	455 »»	10 »»	»» »»

LE MARCHÉ DES FONDS PUBLICS.

Le marché des fonds publics a subi, depuis quelques années, des transformations considérables et qu'il est intéressant d'étudier.

Indépendamment des changements que le droit d'entrée a produits dans le personnel qui fréquente la Bourse ; sans tenir compte de la loi sur les valeurs mobilières qui a eu pour conséquence l'immobilisation, sous forme de titres nominatifs, d'une partie des valeurs qui alimentaient la spéculation ; sans s'arrêter aux mesures récentes prises contre la coulisse, enfin sans avoir égard à l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires qui ont si profondément altéré et affecté le marché des fonds publics, naguère si brillant, on voit apparaître un fait nouveau, un fait naturel, permanent, résultat d'une force lente, mais sûre, qui restreint tous les jours davantage la spéculation sur certaines valeurs : ce fait, c'est le classement des titres et leur division dans un grand nombre de mains.

Lorsque sous l'influence bienfaisante de la loi du 11 juin 1842, l'esprit public, réveillé, rechercha les valeurs de chemins de fer comme placement et comme spéculation, les richesses mobilières étaient peu considérables ; il en résulta que les valeurs créées en 1845 se trouvèrent supérieures aux capitaux disponibles. Mais depuis cette époque, des faits considérables se sont accomplis et ont modifié l'état des choses au point de vue des richesses mobilières.

D'abord, la diffusion croissante dans toutes les classes des principes véritables du crédit public, diffusion amenée par la consolidation des livrets de la caisse d'épargne en 1848, a eu pour conséquence d'attirer dans les valeurs mobilières une immense clientèle ; ensuite la construction des chemins de fer et leur mise en exploitation ont répandu, par le travail, de plus grandes richesses, et favorisé l'écoulement des produits agricoles et industriels, par l'économie et la facilité des transports. Tout cela a augmenté dans une immense proportion le capital mobilier. Enfin, le développement des richesses mobilières a été si considérable, la clientèle nouvelle est devenue si nombreuse, notre marché des fonds publics a atteint une si grande puissance, qu'on a vu, pour la première fois, la France commanditer les travaux sur tout le continent. Il est donc facile de comprendre que les valeurs mobilières françaises qui, comme les chemins de fer, offrent une entière sécurité, aient attiré de préférence les capitaux au point d'absorber les valeurs flottantes, et d'amener la rareté des titres.

Cette rareté des titres flottants est précisément ce qui anéantit la spéculation sur les chemins de fer ; cette spéculation paraît aujourd'hui complétement délaissée ; à chaque liquidation les opérations sur les chemins de fer sont de plus en plus limitées ; on peut, pour ainsi dire, prévoir leur disparition complète en ce qui concerne les chemins d'Orléans, du Nord, de l'Est, de l'Ouest, etc., etc.

Dans cette catégorie, la valeur qui offre encore une certaine marge à la spéculation, c'est l'action de Lyon, parce qu'il y a sur ce chemin une récente création d'actions et que son capital commanditaire se composera de 800,000 titres. En effet, il faut bien comprendre que la spéculation, pour s'exercer largement, doit offrir en même temps un avantage au spéculateur aléatoire, par la possibilité de se procurer des titres, et au capitaliste, par la possibilité de retirer un intérêt de ses fonds grâce au bénéfice du report que lui donne la possession temporaire des titres contre son argent.

Or le chemin de Lyon offre ce double avantage à la spéculation et aux capitaux. Mais la valeur qui, sous ce rapport, paraît devoir présenter les plus grands éléments de spéculation, c'est le chemin Lombard-Vénitien (Sud de l'Autriche) Cette ligne, dont les actions ont été récemment admises à la cote à terme avec un versement de 250 fr., comporte 750,000 actions, ce qui ne représente actuellement qu'un capital effectif de 187,500,000 fr. réparti sur toutes les places de l'Europe ; cette valeur émise à 660 fr., lorsqu'elle fut négociée la première fois à la Bourse de Paris, a subi depuis lors une transformation avantageuse par l'adjonction de l'importante ligne de Trieste ; aussi les recettes kilométriques s'élèvent-elles, pour le premier semestre de 1859, à 24,500 fr., ce qui permet d'espérer un revenu, pour l'année 1859, d'environ 25 fr. par action.

Le chiffre de ce revenu présumé, le nombre considérable des actions qui composent le capital social et qui ne sont pas encore classées, contribueront à attirer la spéculation sur cette valeur, tandis qu'elle tendra à disparaître sur les actions du Crédit mobilier comme sur les anciens chemins de fer, parce que les titres manquent à la place par suite de leur classement et de leur extrême division. Aussi voit-on souvent les agents de change offrir ou demander 25 Orléans ou 25 Ouest, sans trouver facilement preneur ou vendeur. Cette situation du marché, qui fait qu'aujourd'hui les titres existant sont insuffisants comparativement au capital disponible, mérite d'être signalée ; elle prouve que l'on n'a pas trop créé de valeurs dans la brillante période de 1852 à 1856, et que, si jamais le marché s'est trouvé surchargé, l'excédant a été largement absorbé par le capital et classé d'une manière définitive.

Ce n'est donc pas l'exagération des affaires qui amène la langueur actuelle du marché, bien au contraire ; mais d'autre part il faut avouer que la confiance dans les valeurs mobilières s'est affaiblie depuis qu'une législation nouvelle et toute une réglementation restrictive ont été appliquées tant au marché des fonds publics qu'au principe si fécond de l'association.

J.-G. Bordot.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Voyage de plaisir sur les côtes de Normandie.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest est la première qui ait organisé des trains de plaisir. On se rappelle que c'est vers Dieppe et le Havre que se dirigèrent d'abord ces immenses convois à prix réduits qu'envahissaient le samedi soir les Parisiens désireux de bien employer leur journée du dimanche. L'exemple de la Compagnie de l'Ouest a été imité depuis par toutes les autres Compagnies, et l'idée des trains de plaisir à prix réduits a fait son chemin dans le monde comme toute idée vraie et utile. Grâce aux chemins de fer et aux facilités qu'ils ont donné à tous, il n'y a plus de distance ; on va de Paris à la mer, on vient des départements à Paris plus facilement qu'on allait autrefois de Paris à Versailles et à Saint-Germain.

Fidèle à ses habitudes, la Compagnie de l'Ouest vient d'organiser de nouveaux trains de plaisir. Le moment est bien choisi : la magistrature, les administrations et les col-

Digitized by Google

léges vont entrer en vacances, et la chaleur rend insupportable le séjour des villes. Cette fois d'ailleurs l'itinéraire est changé. C'est tout le littoral de la Normandie qu'on peut parcourir pendant vingt jours, avec faculté de séjour à Rouen, à Dieppe, à Fécamp, au Havre, à Trouville, à Pont-Lévêque, à Caen, à Lisieux, à Evreux. Ainsi, pour 56 fr. ou 42 fr., selon la classe, on peut faire un voyage de vingt jours dans une des plus belles provinces de la France, s'arrêtant à la mer, la quittant, y revenant, et poussant même, si on veut, moyennant une légère augmentation de prix, jusqu'à Cherbourg, pour y visiter les magnifiques travaux du port.

Nous croyons pouvoir prédire aux nouveaux trains de plaisir de l'Ouest un succès au moins égal à celui qu'ont obtenu ceux des années précédentes.

F. Grimaud.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU COMPTOIR D'ESCOMPTE.

L'assemblée générale des actionnaires du Comptoir d'escompte a eu lieu le samedi 30 juillet.

Nous publierons dans un de nos prochains numéros le rapport présenté aux actionnaires.

Nous nous bornerons à annoncer aujourd'hui que les comptes ont été approuvés, et que l'assemblée a autorisé la distribution d'un dividende fixé par le Conseil d'administration à la somme de 15 fr., ce qui porte le revenu des actions pour l'exercice à la somme totale de 30 fr.

F. Grimaud.

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque a, dans sa séance de ce jour, fixé à 3 1/2 0/0 le taux de ses escomptes et de l'intérêt de ses avances.

La Banque de France admet les demandes d'avances pour les paiements des 12 août, 12 septembre et 12 octobre prochains, de l'emprunt ouvert par la loi du 2 mai 1859, en se conformant à la loi du 17 mai 1834 et à l'ordonnance royale du 15 juin suivant, qui ont déterminé les limites dans lesquelles la Banque est autorisée à prêter sur effets publics.

La Banque opérera directement les paiements au Trésor, moyennant la remise préalable :

1° Du certificat de dépôt constatant le paiement du dixième qui sert de garantie au Trésor;

2° Du versement d'un cinquième du paiement à faire.

L'avance sera faite pour trois mois, sauf renouvellement, s'il y a lieu, avec faculté pour l'emprunteur de se libérer à sa volonté en payant, dans tous les cas, un minimum d'intérêts de quinze jours.

Des avis seront ultérieurement donnés, s'il y a lieu, pour les paiements postérieurs à ceux qui sont indiqués plus haut.

Le versement du cinquième en garantie pourra être opéré à la Banque par les emprunteurs, soit en espèces, soit en valeurs admises aux avances, aux conditions établies pour les prêts sur titres.

Paris, le 4 août 1859.

Le secrétaire général,
Marsaud.

CHEMIN DE FER DES ARDENNES.

Nous lisons dans un journal étranger qu'une collision aurait eu lieu sur la ligne des Ardennes, et aurait coûté la vie à quinze personnes. Nous sommes heureux de pouvoir affirmer que cette nouvelle est complétement dénuée de fondement.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 29 JUILLET 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 29 JUILLET
Paris-Méditerranée	40.985 91	870 »
Nord	32.962 »	930 »
Orléans	24.079 19	1355 »
Ouest	22.375 21	545 »
Bességes	21.565 24	460 »
Est	19.901 69	645 »
Genève	15.185 08	525 »
Midi	13.629 03	515 »
Ardennes	11.209 45	450 »
Dauphiné	10.697 82	505 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	29.083 54	560 »
Autrichiens	12.071 42	565 »
	Au 22 juillet.	
Saragosse	12.458 90	435 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les travaux du chemin de fer de Bourg à Besançon, par Lons-le-Saunier, ajournés par suite de la guerre, vont être repris et poussés avec vigueur et activité, dit la *Sentinelle du Jura*.

La Compagnie de Paris à la Méditerranée vient d'affecter pour la présente campagne une somme de 1,200,000 fr. à dépenser pour les cinq mois qui restent encore à courir de cette année.

— Les ouvriers viennent de placer le bouquet à la dernière arche du nouveau chemin de fer de Vincennes, et les locomotives arrivent maintenant à l'embarcadère de la place de la Bastille. Les travaux sont poussés avec la plus grande activité.

— On écrit de Bayonne, le 27 juillet :

« Hier a eu lieu une réunion d'ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie des chemins de fer du Midi pour procéder à l'épreuve et à la réception de la voie reliant la gare du chemin à l'Adour. La voie nouvelle traverse la rue et la place Sainte-Ursule, et aboutit à l'extrémité du quai, près le pont de Saint-Esprit. Sur ce point est placée une aiguille qui dirige les wagons sur le tronçon placé parallèlement à l'Adour, et allant jusqu'à l'autre extrémité du quai près la manutention. Une locomotive remorquant quatre wagons pesamment chargés de houille a successivement parcouru les divers tronçons de la ligne, franchissant les courbes de 75 mètres de rayon avec un succès complet. »

— On remarquait ces jours-ci, dans la gare du chemin de fer de Lyon, la voiture qui a transporté S. A. I. le prince Napoléon, de Genève à Paris, sans transbordement; cette voiture, d'un genre particulier, fait partie du matériel de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses; elle paraît on ne peut mieux appropriée au premier besoin des touristes dans cette contrée pittoresque, celui de la bien voir.

La voiture porte le nom de break et se compose d'un salon et d'une galerie extérieure; le salon est meublé de divans servant de lits au besoin. Six personnes peuvent s'y tenir à l'aise. La galerie extérieure est couverte et donne aussi place à une dizaine de personnes; elle communique avec le salon par une porte ornée de glaces.

L'attelage du break se fait ordinairement à la queue du train, de sorte que de la galerie surtout on aperçoit successivement tout le développement du chemin parcouru, et que le regard embrasse avec une incomparable facilité l'ensemble du paysage environnant.

On dit que les amateurs du pittoresque doivent prendre leur parti des chemins de fer. A ceux qui montent pour un prix relativement modique sur ces terrasses ambulantes, la résignation doit sembler plus que facile.

Si nous sommes bien informés, la voiture que nous avons aperçue l'autre jour, à la gare du chemin de fer de Lyon, est du même modèle, peut-être la même qui avait été mise à la disposition de S. M. le roi des Belges, dans un voyage qu'il faisait l'année dernière pour visiter, à Milan, sa fille, la jeune princesse femme de l'archiduc Maximilien.

— Nous avons parlé dernièrement, d'après la *Revue municipale*, d'un projet de chemin de fer aérien circulaire dans Paris, et nous avions cité textuellement les lignes suivantes :

« On s'est laissé effrayer par l'idée terrible d'introduire autour et au centre de la cité une circulation émanant de la locomotive enflammée. »

L'auteur du projet adresse, à ce sujet, à la *Revue municipale*, une rectification que nous croyons devoir publier, parce qu'il s'agit d'une erreur que notre reproduction a pu propager.

« L'important système de chemin de fer que j'ai cru devoir nommer *aérien* pour le distinguer des systèmes souterrains et terrestres, et parce qu'il repose sur des colonnes, est un chemin circulaire à trains indéraillables, desservi par des *machines fixes à vapeur*.

» Je viens donc vous le répéter, Monsieur le

Digitized by Google

directeur, toute ma traction sera faite par un système de *machines fixes* déjà éprouvé par l'expérience et qui ne présente aucun inconvénient dans les villes. »

F. Graimaud.

NOMINATIONS.

Par décret du 23 juillet, M. Amilhau, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, attaché au service de la Compagnie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 juin 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	1,730,476 90	
Espèces à la Banque.	1,915,946 61	3,646,423 51
Portefeuille :		
Paris.	41,530,015 49	
Province. . . .	13,330,960 24	
Etranger. . . .	4,857,296 10	59,718,271 83
Immeubles.		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses.		4,263,484 89
Correspondants :		
De province. . .	8,909,390 98	
Etrangers. . . .	1,624,566 02	10,533,957 »»
Crédits sur connaissements et nantissements.		6,661,034 75
Frais généraux.		»
Effets en souffrance. — Exercice clos. — Mémoire		1
Actions à émettre.		20,000,000 »
Divers.		1,961,490 79
		107,223,961 83

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées, 20,000,000 »		
Actions à émettre, 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-comptoirs. . . .		4,183,864 65
Réserve.		3,940,235 43
Comptes courants d'espèces. . . .		28,679,266 48
Acceptations à payer.		9,306,712 87
Dividendes à payer.		615,497 26
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers. . . .	8,834,438 40	
Par faillites du Tribunal de commerce.	133,650 50	8,968,089 30
Correspondants :		
De province. . .	10,236,436 86	
Etrangers. . . .	331,512 12	10,567,948 98
Profits et pertes.		173,904 55
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos.		»
Divers.		788,442 32
		107,223,961 83

Risques en cours au 30 juin 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille	59,718,271 83
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	11,606,982 48
	71,325,254 31

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,
Pinaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 juillet 1859.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque. . .	663,695 54	
Espèces en caisse.	79,704 31	743,399 85
Effets remis à la caisse.		258,851 00
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours. . . .	3,455,455 91	
— de 31 à 60 jours. . . .	4,628,418 81	
— 61 à 105 jours. . . .	1,926,590 47	10,010,465 22
Etranger.		99,494 70
Warrants.		43,527 12
Mobilier.		11,220 07
Frais de premier établissement.		71,450 75
Avances sur location.		12,000 »»
Frais généraux.		41,273 79
Comptes courants.		33,948 87
Actions réservées ou disponibles.		101,250 »
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000		
Actions libérées par anticipat. 2,250	29,997,750	49,997,750 »
Actions à émettre.	20,000,000	
		61,484,632 36

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »	
— 2e émiss.	20,000,000 »	60,000,000 »
Dépôts à rembourser : A vue sans intérêts.	»	
A 3 jours de vue avec 2 0/0	438,278 75	
A 1 mois de vue av. 2 1/2 0/0	84,800 »	523,078 75
Agents de change. (Ventes et achats pour compte de tiers).		1,263 10
Comptes courants.		865,108 67
Escomptes.		115,181 84
		61,484,632 36
Effets à échoir en portefeuille.		10,153,487 04
Effets en circulation avec l'endossement de la Société		2,790,097 »»
		12,943,584 04

Certifié conforme aux écritures :

Le président,
Marquis G. d'Audiffret.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 27 JUILLET 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	31,313,695	782,842,375
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,838,695	420,967,375
Balance. . .	31,313,695	782,842,375

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,320,208	83,005,200
Compte courant de l'Etat créditeur.	5 018,456	125,461,400
Comptes particuliers. .	14,907,777	372,694,425
Billets à sept jours et autres	818 220	20,455,500
	38,617,661	965,441,525
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,170,680	279,267,000
Créances particulières.	17,350,396	433,759,900
Bank-notes (portefeuille)	9,472,660	236,817,000
Numéraire.	623,905	15,597,625
Balance. .	38,617,661	965,441,525
Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	35,884	897,100
Portef. des particuliers.	95,957	2,398,925
Reste	11,988	299,700
Diminution :		
Circulation des billets.	263,624	6,590,600
Compte courant des particuliers	25,218	630,450
Portefeuille du Trésor.	100,000	2,500,000
Espèces et lingots. . .	236,927	5,923,175
Réserve	13,102	327,550

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

6 août. — **Compagnie l'Union des gaz.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. Délibération valable quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

25 août. — **Compagnie des chemins de fer Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation de l'assemblée annuelle ordinaire, à Vienne, au siége social, Walner strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Paris, chez MM. de Rothschild, et à Vienne, au siége social.

25 août. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Vienne, au siége social, Walner strasse, 2 3. Dépôt de 40 actions, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er août. — **Comptoir national d'escompte.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1858-1859, soit 15 fr. par action, rue Bergère, 14.

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Du 16 au 31 août. — **Chemin de fer impératrice Elisabeth.** — Dernier appel de 15 0/0 formant libération des actions. A Paris, chez MM. de Rothschild frères. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

1er au 15 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie**

Digitized by Google

centrale. — Appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 fr. par action. (Voir l'avis ci-contre.)

1er au 15 septembre.—**Chemin de fer Victor-Emmanuel.**— Appel du dernier versement de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 3 au 26 août. — **Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux.** — Souscription à la deuxième série de 500 actions de 1,000 fr. (Voir l'avis ci-contre.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces du 30 juillet, page 692.

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

F. G.

COMPAGNIE I. R. P. DES CHEMINS DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires de la Compagnie I. R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale sont informés qu'il est fait un appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 francs par action, payables du 1er au 15 septembre prochain.

MM. les actionnaires auront la faculté de retarder le versement jusqu'au 15 octobre au plus tard, en tenant compte des intérêts, à raison de 5 0/0, depuis le 1er septembre jusqu'au jour du paiement.

Les actions étant cotées à terme, à la Bourse de Paris, pour la liquidation du 31 août, les porteurs seront admis à effectuer leur versement par anticipation, à partir du 26 du même mois.

Les versements s'effectueront :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;
A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;
A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce.

SOCIÉTÉ DES TAPIS ET TISSUS MÉCANIQUES DE MEAUX.

SOUS LA RAISON SOCIALE : GADRAT ET Ce.

Capital social, 5,000,000 de francs, représentés par 50,000 actions de 100 fr.

—

Souscription à la deuxième série de cinq mille actions de cent francs, ou de cinq cents actions de mille francs, avec jouissance des intérêts et bénéfices à partir du 1er août 1859.

—

Ouverture de la souscription au siége social, rue Drouot, 4, dans les bureaux de la Société du Crédit industriel.

—

Créée au mois de mai 1859, la Société fut constituée, sous le bénéfice de l'ancienne législation, par la souscription du premier capital de cinq cent mille francs.

A l'aide des fonds provenant de cette première souscription, la gérance a fait établir dans sa manufacture, située à Meaux, un premier matériel de métiers et outillage; elle a acheté ses premiers approvisionnements en

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								00	00
EST (1)	Du 23 au 29 Juillet	1618	1,011,743 45	625 30	1611	1,092,197 47	677 95	»,»»	7.76
ORLÉANS (1)	23 — 29 —	1475	1,114,200 06	755 39	1475	1,125,894 35	763 31	»	1.08
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	23 — 29 —	1406	1,751,607 64	1,245 80	1346	1 587,014 40	1,179 06	5.06	»
OUEST (1)	23 — 29 —	1188	933,410 98	789 91	1145	863,554 86	755 94	4.49	»
NORD (1)	23 — 29 —	964	1,002,895 99	1,040 »»	919	1,035,484 94	1,126 »»	»	7.63
MIDI (1)	23 — 29 —	793	363,082 93	457 86	793	394,680 46	384 20	19.17	»
LYON A GENÈVE	23 — 29 —	231	145,429 02	629 56	227	101,043 68	445 12	41.43	»
ARDENNES (1)	23 — 29 —	157	60,312 77	381 61	92	32,826 49	356 89	6.93	»
DAUPHINÉ	23 — 29 —	134	48,732 95	363 37	134	39,797 45	296 32	22.72	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	23 — 29 —	33	21,968 45	665 71	33	21,279 90	644 99	3.23	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	23 — 29 —	1323	336,596 »»	254 42	1323	295,342 »»	223 23	13.97	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste (2)	16 — 22 —	1185	1,325,628 40	1,118 66	1070	808,939 36	756 01	47.96	»,»»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	23 — 29 —	1185	1,437,905 80	1,213 42	1070	793,701 85	741 77	63.58	»,»»
SARAGOSSE	16 — 22 —	482	180,543 61	393 21	455	231,356 39	508 47	»	22.67
VICTOR-EMMANUEL	9 — 15 —	214	141,804 01	663 05	194	88,001 56	453 61	46.17	»,»»
OUEST SUISSE	22 — 28 —	80	32,507 64	406 »»	80	26,640 19	333 »»	22.»»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.
(2) Nous donnons les recettes des deux dernières semaines, celles du 16 au 22 juillet, publiées dans notre numéro du 30 juillet, ne comprenant que la ligne de Trieste.

F. GRIMARD.

Digitized by Google

laines, cotons et fils; elle est en mesure de livrer ses produits au commerce.

Pendant la durée de la période qui s'est écoulée depuis sa constitution jusqu'à ce jour, la Société a fait l'épreuve industrielle de ses procédés brevetés. Ces procédés ont été expérimentés dans l'établissement impérial des Gobelins, sur l'autorisation de Son Exc. le ministre de la maison de l'Empereur. Leur examen a été soumis à une commission spéciale nommée par le ministre d'Etat, et les conclusions du rapport de cette commission ont constaté le mérite du système.

La bienveillance du gouvernement a donné encouragement et consécration à ces procédés en faisant à la Société des commandes de tapis destinés au château de Fontainebleau et au palais des Tuileries. Les premières fournitures livrées à la maison de l'Empereur ont été faites le 30 juin dernier.

Les produits les plus remarquables de la manufacture consistent en tapis de genre *Savonnerie*, qui jusqu'à ce jour n'étaient obtenus que dans l'établissement impérial des Gobelins, à des prix de revient fort élevés et par une fabrication nécessairement très-lente. A l'aide des procédés qui sont la propriété exclusive de la Société, notre fabrication est très-rapide, et cette rapidité d'exécution permet de rendre les tapis *Savonnerie* accessibles au public par la modicité relative du prix de vente.

La Société peut livrer ces beaux produits à 75 0/0 au-dessous des prix actuels du commerce, tout en réalisant encore des bénéfices considérables.

L'appel que nous faisons au public a pour objet d'augmenter le matériel et de mettre notre manufacture de Meaux en mesure de fonctionner et de produire sur une échelle plus large, en assurant les fonds nécessaires à l'achat des matières premières et aux frais de la main-d'œuvre.

Nous voulons faire participer le public aux bénéfices d'une entreprise industrielle que l'exploitation de nos brevets doit rendre essentiellement rémunératrice, et qui offrira à nos actionnaires la certitude d'un intérêt de 5 0/0, payable par semestre, et la perspective de dividendes considérables dès la première année de fabrication. Nous n'avons voulu faire cet appel que dans la limite des nécessités de l'entreprise.

Notre souscription sera ouverte dès le 3 août, au siége social établi rue Drouot, 4, dans les bureaux de la Société du Crédit industriel. Elle sera close le 26 août.

Nos actions sont de cent francs, à verser intégralement en souscrivant.

Des titres de dix actions sont prêts à être livrés aux souscripteurs.

Les titres de cent francs ne seront délivrés que dans la quinzaine de la clôture de la souscription; les souscriptions de cent francs recevront des titres provisoires, qui seront échangés ultérieurement contre les titres définitifs.

Une exposition de nos tapis est faite dans nos bureaux: elle demeurera ouverte pendant toute la durée de la souscription. Nous invitons le public à venir visiter nos produits.

GADRAT et C^e^.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (Ch. des appels de police correct.)

Présidence de M. Perrot de Chezelles.

Audience du 2 août 1859.

DÉLIT D'IMMIXTION DANS LES FONCTIONS D'AGENT DE CHANGE. — AFFAIRE DES COULISSIERS.

Nous avons rendu compte avec détail des débats auxquels a donné lieu cette affaire en première instance.

Des vingt-quatre prévenus condamnés par le tribunal correctionnel, vingt ont interjeté appel.

MM. Berryer et Crémieux défendaient les prévenus, MM. Dufaure et Paillard de Villeneuve étaient chargés de plaider pour la partie civile.

Le rapport de l'affaire a été présenté par M. le conseiller Metzinger.

M^e^ Crémieux, dans l'intérêt des prévenus, a posé les conclusions suivantes:

» Attendu, quant aux agents de change, que le délit dont ils demandent comme partie civile la répression au tribunal, est le délit d'immixtion dans les fonctions d'agent de change;

» Attendu qu'en supposant l'existence du délit, les agents de change seraient les auteurs réels des infractions qu'ils ont dénoncées, et les appelants n'en seraient que les instruments;

» Qu'en effet la prévention repose sur des faits d'achats et de ventes à terme de rentes, d'effets publics et de toutes sortes de valeurs cotées à la Bourse, et enfin sur des faits de reports; achats, ventes et reports dont les agents de change prétendent avoir le privilége exclusif;

» Mais attendu que, par des ordres multipliés d'achats, de ventes à terme et de reports, ordres donnés par eux-mêmes et par leurs associés aux banquiers connus sous le nom de coulissiers, aussi bien que par les ordres multipliés d'achats, de ventes à terme et de reports donnés par les coulissiers aux agents de change, les agents de change ont encouragé, favorisé l'intervention des coulissiers;

» Que, de plus, 1° par des remises partielles ou complètes aux coulissiers du courtage dû par eux aux agents de change pour les affaires à terme, affaires que les agents de change négociaient, en exécution des ordres des coulissiers;

» 2° Par le paiement aux coulissiers de courtage dont les agents étaient les débiteurs pour les affaires à terme que les coulissiers négociaient en exécution des ordres des agents de change, les agents de change étant ainsi successivement agents et clients des coulissiers par des opérations à terme;

» 3° Par des compensations directes entre les agents et les coulissiers;

» 4° Par des compensations indirectes entre les agents de Paris, les coulissiers, leurs clients communs et même les agents de change étrangers à la Bourse de Paris, les agents de change se prêtaient à la consommation des actes qui, d'après eux, constituerait le délit d'immixtion dans les fonctions d'agents de change;

» Attendu que les complices évidents, et dans l'espèce les fauteurs du délit ne sauraient être admis à en demander la répression, sans s'accuser eux-mêmes, et se trouvent repoussés dans les actions en justice par la maxime: *Nemo auditur turpitudinem suam allegans*;

» Qu'ainsi les conclusions prises par les agents de change devant le tribunal étaient:

» En ce qui concerne l'action publique,

» Attendu que le délit qu'elle impute au prévenu est celui d'immixtion dans la fonction d'agent de change;

» Attendu que le ministère public n'impute pas à chacun des appelants tel ou tel fait dont il fait résulter le délit;

» Qu'il les poursuit tous pour les faits qu'ils reconnaissent, et qu'il prétend constituer le délit dont il demande la répression;

» Attendu que les aveux des prévenus, seule base de la prévention actuelle, ne portent que sur les faits suivants: achats et ventes à terme et reports de ventes, de tous effets publics ou valeurs cotées à la Bourse pouvant se liquider par des différences et engageant la responsabilité;

» Que les aveux renferment encore cette restriction: point de vente au comptant; point de levée ni de livraison de titres sans le ministère d'agents de change;

» Attendu que d'une part le jugement attaqué confond le report ayant pour objet un placement réel d'argent contre un titre acheté au comptant et vendu à terme, ou la vente au comptant d'un titre rachetable à terme, avec le report ayant pour objet la continuation d'une opération à terme;

» Que ce sont deux opérations bien distinctes, dont la première de ces deux branches appartient aux agents de change, dont la seconde leur est interdite;

» Attendu que d'autre part les appelants n'ont jamais fait, comme intermédiaires, d'opérations au comptant, n'ont jamais fait, comme intermédiaires, de négociation de titre au porteur;

» Qu'ainsi rien dans la cause n'autorise à faire sortir les appelants du cercle dans lequel ils se sont toujours renfermés: vente et achat à terme de rentes, d'effets publics, de valeurs de Bourse et établissements de reports, c'est-à-dire, toutes négociations pouvant se liquider par une différence;

» Attendu qu'il ne s'agit pas au procès de savoir si ces opérations sont interdites aux appelants, mais, si en s'y livrant, ils se sont immiscés dans les fonctions d'agent de change;

» Que c'est le seul délit qu'on impute aux prévenus, le seul dont ils aient à répondre devant la justice.

» Attendu, à cet égard, que tous ces actes, quels qu'ils soient, reprochés aux prévenus, sont interdits aux agents de change, qui n'ont jamais eu le droit de faire des opérations à terme;

» Que sous l'empire de l'arrêt du conseil de 1724, comme sous la loi du fructidor an III, de vendémiaire an IV, de ventôse an IX, et sous les dispositions des arrêtés du 2 ventôse an IV et du 27 prairial an X, les marchés à terme leur ont été interdits, soit implicitement par des prescriptions inconciliables avec de pareils marchés, soit implicitement par les termes mêmes des lois, et sous les peines les plus rigoureuses, toujours à peine de destitution;

» Que si un moment l'arrêt de 1785 et l'arrêt de 1786 ont paru concéder aux agents de change le droit de faire des opérations à terme, il est évident que le dépôt exigé par cet arrêt était l'équivalent d'une prohibition, et plaçait dès lors un marché sans inconvénient sur la même ligne que les opérations au comptant;

» Mais, attendu que ces marchés eux-mêmes ont été abolis par les lois postérieures, et que ce que l'on appelle aujourd'hui marché à terme est évidemment le marché que l'ancienne législation avait absolument prohibé, et que prohibent depuis la loi du fructidor an III, ainsi que toute la législation moderne;

» Attendu que chercher le droit par les agents de change de faire des opérations à terme dans l'article 76 du Code de commerce, c'est remplacer par une disposition créée par l'agent les dispositions précises de cet article;

» Que cet article n'abrogo aucune des dispositions législatives qui réglaient, en 1810, les devoirs des agents de change;

Digitized by Google

» Qu'il la rappelle au contraire ;

» Qu'il n'avait pas besoin d'interdire formellement les marchés à terme aux agents de change, puisqu'ils leur étaient interdits par les lois spéciales de leur institution ;

» Que la négociation dont il est question dans l'article 76 est la négociation illicite et prohibée ;

» Attendu que l'article 86, qu'il ne faut pas détacher de l'article 76, est la condamnation la plus positive du marché à terme, puisque dans ce marché l'agent de change est toujours gênant, et que l'agent de change ne peut, à peine de destitution, être garant d'aucun marché ;

» Attendu dès lors qu'aucun des actes reprochés aux appelants ne peut constituer l'immixtion dans les fonctions d'agent de change, puisqu'ils ne font que des opérations interdites aux fonctions des agents de change ;

» Attendu que si ces opérations dans lesquelles ils se sont immiscés pouvaient être poursuivies en vertu des dispositions qui les frappent dans l'article 12 de l'arrêt de 1724, dans l'article 13 de l'arrêt du 26 novembre 1781 (dispositions renouvelées par l'arrêté du 1er thermidor an IX), la prévention ne s'en est même pas occupée ;

» Que, d'ailleurs, cette mesure, s'appliquant dans l'espèce à des objets interdits aux agents de change, n'est plus qu'une mesure d'ordre et de police ;

» Que cette mesure tombe devant l'autorisation formelle et persistante de l'autorité même chargée de son exécution ;

» Que l'admission des coulissiers dans l'enceinte de la Bourse une demi-heure avant la séance, la liberté d'annoncer paisiblement leurs transactions à côté de la corbeille même des agents de change et pendant la durée de la Bourse officielle, les tables mises à leur disposition pour leurs liquidations mensuelles, les officiers de police chargés de protéger leurs opérations, ne laissent aucun doute sur cette vérité, qu'on ne comprenait plus, depuis l'immense impulsion donnée aux affaires, le besoin d'empêcher de se livrer à des opérations qui, d'une part, étaient interdites aux agents de change, et qui, d'autre part, étaient devenues indispensables ;

» Qu'enfin plus encore que toutes ces preuves de la désuétude de ces dispositions réglementaires, les ordres donnés à toute heure et les jours fériés par les agents de change aux coulissiers rendent d'une évidence palpable l'abolition virtuelle de ces dispositions sans objet et contraires à la situation des affaires ;

» Par ces motifs ;

» Recevoir en la forme MM. Michel, Levy, Crémieux, Gellinard et consorts, appelants du jugement rendu par la 6e chambre de police correctionnelle ;

» Faisant droit à l'appel, infirmer ladite sentence ;

» Emendant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire ;

» Rejeter l'intervention des agents de change de la Bourse de Paris comme irrecevable et mal fondée ;

» Dire que le délit d'immixtion dans les fonctions d'agent de change n'est pas établi contre les appelants ;

» Déclarer mal fondée la poursuite du ministère public ;

» Décharger MM. Michel, Levy, Crémieux, Gellinard et consorts de toute condamnation ;

» Condamner les agents de change en tous les dépens. »

Me Crémieux, après la lecture de ces conclusions, s'attache d'abord à établir la fin de non-recevoir qu'il oppose aux agents de change. Ce sont eux qui ont provoqué cette affaire ; et pourtant ils ont participé aux opérations qu'ils reprochent à leurs adversaires. Ils ont donné des ordres aux coulissiers pour des marchés à terme ; ils en ont reçu de ceux-ci.

L'avocat montre une caisse pleine de ces ordres divers, et en fait connaître quelques-uns à la Cour. Il en est qui sont relatifs à des affaires à primes ; d'autres concernent des compensations ; ces dernières démontrent bien les résolutions constantes qui s'étaient formées entre agents de change et coulissiers.

Me Crémieux, examinant ensuite le délit en lui-même, dit que ce délit est celui d'immixtion dans les fonctions d'agents de change : or, si les prévenus n'ont fait que des marchés à terme, et si les marchés à terme sont absolument interdits aux agents de change, où serait l'immixtion ?

Le défenseur passe en revue l'ancienne législation, et termine en signalant le danger des garanties auxquelles s'exposent les agents de change pour les opérations qui n'ont pas lieu au comptant.

Après une courte suspension de l'audience, Me Dufaure, avocat de la partie civile, pose ses conclusions.

M. le président. — C'est entendu.

M. l'avocat général de Gumfort se borne à conclure à la confirmation.

Me Berryer, qui devait répliquer dans l'intérêt des prévenus, demande à présenter quelques considérations en leur faveur. Il appelle d'abord l'attention de la Cour sur une circonstance particulière à cette affaire : c'est que la prévention ne porte pas sur des faits spéciaux, rigoureusement déterminés. Pas un fait d'achat ou de vente qu'on relève. Dans l'instruction, l'on avait sous la main tous les papiers saisis qui auraient pu devenir des documents précis : l'on n'a pas voulu seulement les consulter ; l'on s'est contenté d'aveux généraux, portant sur certaines natures d'opérations. Cela paraît anormal dans une affaire correctionnelle.

Me Berryer soutient l'opinion qu'il avait déjà émise en première instance sur l'utilité du marché à terme. Il dit que ces marchés importent au maintien du crédit public ; qu'ils constituent la spéculation, bien différente du jeu ; que sans cette spéculation, l'on n'aurait pu réaliser ni les derniers emprunts publics, ni ces grandes affaires industrielles qui marquent le génie de l'époque.

Or, ces marchés à termes, dit le défenseur, les agents de change ne peuvent les exécuter, parce qu'ils exercent des fonctions publiques ; qu'ils sont pour ainsi dire des notaires, comme on les a désignés fort justement. S'ils ne peuvent les entreprendre, il faut permettre au marché libre de s'en emparer.

Me Berryer reproche aussi à la décision des premiers juges, d'avoir qualifié contravention, ce qui ne peut être qu'un délit. L'immixtion dans la fonction de l'officier public étant un délit, la différence de la peine n'en doit pas changer le caractère. On a voulu reconnaître ici une contravention, afin de ne pas admettre la bonne foi évidente des prévenus.

Le défenseur, en terminant, dit qu'on ne peut pas accuser les coulissiers des derniers désastres qui ont affligé la Bourse, puisque depuis leur condamnation ils n'ont plus fait d'affaires.

Après une délibération d'environ trois quarts d'heure, la Cour a rendu l'arrêt suivant :

« En ce qui touche la fin de non-recevoir opposé à l'action civile :

» Considérant que le plaignant agissant comme syndic de la compagnie des agents de change et dans l'intérêt collectif de la compagnie ;

» Que, si les prévenus soutiennent avoir été encouragés dans les actes qui leur sont imputés par un certain nombre d'agents de change, la situation de ces derniers est distincte de celle qui appartient à la compagnie tout entière se présentant comme corps privilégié ;

» Au fond :

» Considérant qu'aux termes des articles 7 de la loi du 28 ventôse, an IX, 76 du Code de commerce et 4 de l'arrêté du 27 prairial an X, maintenu en vigueur et appliqué jusqu'à ce jour, la loi, dans un intérêt d'ordre public et de sécurité de transaction, a investi les agents de change du privilége exclusif de la négociation des effets publics et autres susceptibles d'être cotés ;

» Considérant que de l'instruction et du débat, aussi bien que de l'aveu même des prévenus à l'audience, il résulte que ces derniers ont depuis moins de trois ans agi comme intermédiaires, moyennant une commission avec un courtage, entre vendeurs et acheteurs d'effets publics ou de valeurs susceptibles d'être cotées ;

» Qu'ils ont proclamé et constaté des cours à la Bourse et en dehors de la Bourse ;

» Que ces faits constituent l'immixtion dans les fonctions réservées aux agents de change ;

» Considérant que vainement les prévenus allèguent s'être bornés à des opérations à terme qui, d'après eux, seraient interdites aux agents de change, circonstance exclusive de l'infraction qui leur est imputée ;

» Qu'en effet la loi ne distingue pas dans le privilége accordé aux agents de change entre leurs opérations à terme et leurs opérations au comptant ;

» Que, dès lors, toute négociation d'effets publics ou susceptibles d'être cotés, soit à terme, soit au comptant, lorsqu'elle est sérieuse et doit être suivie d'une livraison réelle, appartient exclusivement aux agents de change, sous la garantie des conditions posées par la loi ;

» Considérant que si pour la livraison réelle du titre dans certaine opération à terme, les prévenus déclarent avoir eu recours à l'intervention des agents de change ;

» Il est constant et ils reconnaissent que la négociation préalable de ce marché était suivie par eux et moyennant une commission ;

» Qu'en agissant ainsi ils se sont immiscés dans les fonctions d'agents de change et rendus coupables de l'infraction prévue et punie par les art. 8 de la loi du 28 ventôse an IX, et 4 de l'arrêté des consuls du 27 prairial an X ;

» En ce qui touche l'exception de bonne foi ;

» Adoptant les motifs des premiers juges ;

» Rejette les motifs de non-recevoir opposés aux parties civiles, met l'appellation au néant, ordonne que ce dont est appel sortira son plein et entier effet, déclare la partie civile responsable suivant la loi envers l'Etat.

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 18-30 *juin* 1859.

(SUITE) (1)

Nous avons pris en considération les observations que la commission a introduites dans son rapport.

Vous jugerez sans doute nécessaire de confier à une Commission semblable la même mission d'examen pour les comptes de 1858.

Nous croyons devoir vous informer, à cette occasion, que le gouvernement, conformément au § 23 de l'acte de concession et § 51 des statuts, a préposé un employé supérieur du ministère des finances au contrôle et à la surveillance des opérations de la Société. Bien que cette intervention dans la gestion financière de notre Compagnie n'ait pas, quant à présent, l'utilité directe pour l'Etat qu'elle aura plus tard, lorsque le Trésor public pourra être appelé à compléter l'intérêt qu'il nous a garanti ; bien qu'elle ne soit pas, dès lors, justifiée par un besoin immédiat, nous nous sommes empressés de souscrire à la mesure prescrite par le ministère des finances. Nous y

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 30 juillet 1859.

Digitized by Google

avons vu en effet un moyen de soumettre notre comptabilité à une investigation qui, exercée dans la limite et dans l'esprit des statuts, ne peut être que très-utile à la Compagnie. Nous y avons vu encore l'avantage de tenir le gouvernement, par des rapports périodiques, au courant de notre situation financière, et de le renseigner sur l'ordre et la clarté qui président à cette importante partie du service. Qu'il nous soit permis de nous féliciter aussi, Messieurs, d'avoir rencontré, dans le haut fonctionnaire investi de la confiance de M. le ministre des finances, une grande expérience et de précieux conseils, dont nous nous sommes empressés de profiter.

Vous venez de voir, Messieurs, que nous avions à notre disposition, au 31 décembre dernier, une somme de.....	33,596,705 r.	89 c.	1/4
Et que depuis le 31 décembre, par suite de la marche de la libération des actions et du versement complémentaire sur les obligations, nous avons recueilli.....	20,730,932 r.	41 c.	
Total au 31 mai 1859.	54,327,638 r.	30 c.	1/4

Cette somme est déjà fortement entamée par les dépenses de la campagne actuelle ; mais comme nos prévisions pour cette campagne ne dépassent pas une dépense totale de trente-quatre millions de roubles, les besoins de l'exercice 1860 se trouvent déjà en grande partie assurés.

D'un autre côté, la libération des actions suit son cours, ainsi que nous vous le signalions tout à l'heure, et son mouvement actuel, s'il se continue, permettra probablement de reculer l'époque à laquelle nous devons appeler de nouveaux versements sur les actions de la première émission qui n'auraient pas été entièrement libérées.

Dans tous les cas, nous constatons que tous nos services sont parfaitement assurés pour la présente campagne et pour une partie de la campagne prochaine par les sommes que nous avons actuellement à notre disposition.

Nous devons, d'ailleurs, vous signaler que le capital de cent-dix millions de roubles formant le montant des 600,000 actions et des 70,000 obligations actuellement émises paraît devoir suffire aux travaux et à la mise en exploitation de la ligne de Varsovie, de l'embranchement sur la frontière de Prusse, et de la ligne de Moscou à Nijni, en y ajoutant même toutes les dépenses nécessaires pour terminer les études complètes du réseau et pour commencer les travaux de la ligne du sud, entre le Dniéper et Théodosie.

Or, la ligne de Varsovie, avec son embranchement sur la frontière de Prusse, et la ligne de Nijni, complètent trois sections auxquelles la garantie de l'Etat est applicable ; en sorte que l'entreprise, circonscrite, comme elle l'est, aux travaux que nous venons d'indiquer, n'exigera probablement aucune émission nouvelle d'actions ou d'obligations et pourra, à moins de circonstances imprévues, se terminer avec le capital déjà souscrit, qui est lui même complétement couvert par la garantie de l'Etat.

D'ailleurs, pendant que nous exécuterons et que nous mettrons en état d'exploitation les lignes attaquées de Varsovie, de Kowno et de Nijni, nous terminerons les études sur le surplus du réseau, et nous nous mettrons en mesure de l'entreprendre, de manière à profiter de toutes les chances favorables du crédit, et à utiliser le personnel et le matériel qui deviendront successivement disponibles au fur et à mesure de l'achèvement de nos travaux actuels.

Cette situation, comme vous le voyez, Messieurs, n'offre rien que de très-rassurant pour le succès définitif de notre vaste entreprise.

QUATRIÈME PARTIE.

MESURES ADMINISTRATIVES.

En vous exposant, l'année dernière, l'organisation à laquelle nous nous étions arrêtés pour l'administration de la Société, nous avions formellement exprimé nos réserves au sujet des modifications que l'expérience et les nécessités de l'entreprise pourraient indiquer. L'utilité de ces modifications n'a pas tardé à se révéler. Nous avons reconnu des difficultés et quelques entraves provenant de ce que le fractionnement du réseau en deux parties, l'une du sud, l'autre de l'ouest forçait, à reproduire dans chacune des deux directions spéciales les divisions et les éléments de travail de la direction générale elle-même, en sorte que ces centres secondaires d'administration tendaient à prendre une importance qui dépassait le but même de leur création. Ils formaient un point d'arrêt et un double emploi dans l'instruction des affaires, tout en étant, d'une part, aux directeurs spéciaux la liberté du mouvement dont ils ont besoin pour inspecter les travaux sur les lignes, et en privant, d'autre part, le directeur général de l'assistance directe et immédiate des directeurs spéciaux.

En conséquence, nous avons supprimé les directions spéciales en tant que centres secondaires d'administration.

Les directeurs spéciaux sont devenus les adjoints du directeur général et sont placés près de lui, à l'administration centrale. Pour régulariser et faciliter la mission qu'ils ont à remplir, le service a été distribué entre eux par nature d'affaires. L'un d'eux est chargé de l'étude du réseau et de l'exécution des travaux de premier établissement ; l'autre est chargé de l'exploitation proprement dite et des services qui en dépendent. En outre, les directeurs spéciaux ont à faire des inspections sur les lignes, toutes les fois que le service le demande.

Des sous-directeurs sont adjoints aux directeurs spéciaux pour les aider dans leur travail, pour assurer la marche des affaires pendant leurs tournées, en cas de maladie ou d'absence, et pour remplir eux-mêmes les fonctions d'inspecteurs sur les lignes, toutes les fois que le directeur général le trouve nécessaire.

La direction générale, définitivement constituée aujourd'hui selon les besoins du service, comprend :

Le secrétariat général ;

La comptabilité générale et le contrôle des recettes et des dépenses ;

La caisse et le service des titres ;

Les services spécialement rattachés au cabinet du directeur général, tels que le service du personnel, le service médical, les archives et la bibliothèque ;

La direction spéciale de la construction, comprenant deux divisions :

L'une, des études et des travaux,

L'autre, de la voie et des bâtiments ;

Et la direction spéciale de l'exploitation partagée en huit divisions qui correspondent aux différentes branches du service et assurent l'efficacité de leur contrôle mutuel.

Toutefois, les cadres de ces divisions, bien définis dans l'organisation nouvelle, ne seront complétés que successivement et au fur et à mesure que le besoin du service l'exigera.

Pour le service sur les lignes, nous avons maintenu, pour la construction le partage du réseau en divisions dont l'étendue varie entre 350 et 500 verstes, et qui sont confiées chacune à un ingénieur en chef.

Les ingénieurs en chef, qui ont sous leurs ordres les ingénieurs chefs de sections et tous les fonctionnaires et agents attachés à un titre quelconque à la construction du chemin de fer, dans l'étendue de leur division, sont les véritables représentants de la Société sur les lignes.

La répartition actuelle du service des études et de la construction emploie sept ingénieurs en chef :

Trois pour la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie avec son embranchement sur la frontière de Prusse ;

Trois pour la ligne de Moscou à Théodosie et un pour celle de Moscou à Nijni.

Quant à la ligne de Libau, où il s'agit seulement d'études à continuer, le service y est confié à deux chefs de section avec un personnel peu considérable.

En définitive, le personnel actif de la construction n'a subi d'augmentation que dans les grades et emplois inférieurs, en vue de pourvoir à l'activité imprimée aux travaux sur les lignes de Varsovie, de la frontière de Prusse et de Nijni-Novogorod.

Le personnel actif de l'exploitation n'a également subi que les augmentations réclamées par l'ouverture de la section de Pskow.

Le comité technique chargé de l'examen de toutes les questions d'art qui se rapportent à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, vient d'être simplifié dans sa composition.

Les chefs de service qui faisaient partie de ce comité avec voix délibérative, y seront naturellement remplacés par les directeurs spéciaux et les sous-directeurs habituellement à Saint-Pétersbourg. Les chefs de service n'en seront pas moins appelés au comité toutes les fois qu'il paraîtra utile de les consulter sur des mesures rentrant dans le cercle de leur compétence respective ; mais la composition normale du comité comprendra seulement, sous la présidence du directeur général, les directeurs spéciaux et sous-directeurs, les officiers supérieurs, ingénieurs conseils de la Société et l'ingénieur secrétaire. Cette modification est d'autant mieux justifiée qu'elle s'était introduite, en fait, dans la jurisprudence du Comité où les chefs de service se sont toujours bornés à donner des explications et à adhérer, après ces explications, à l'avis des ingénieurs conseils.

Le service de santé est en ce moment établi dans la limite des besoins actuels de l'entreprise.

Il est particulièrement dirigé par un médecin principal placé à l'administration centrale.

Nous avons des médecins à Saint-Pétersbourg, à Gatchina, à Vilna et à Moscou. D'autres désignations vont être faites pour les localités qui en réclament.

Des boîtes de secours, tant pour les médicaments que pour les appareils de chirurgie, sont déposées dans les principales stations auxquelles nous avons attaché quelques infirmiers.

Les travaux d'appropriation de l'hôtel acquis pour y installer l'administration centrale touchent à leur terme. Ils ont été compliqués et entravés par un incendie partiel survenu au mois d'octobre, dont il a fallu réparer les suites, mais qui nous a, de plus, déterminés à prendre toutes les précautions que peut inspirer la crainte du retour d'un pareil sinistre.

La caisse et la comptabilité sont établies dans l'hôtel depuis le mois de septembre. L'économat avec ses magasins, ainsi que le contrôle de l'exploitation, y fonctionnent aussi depuis plusieurs mois. Le Conseil et sa chancellerie, ainsi que le directeur général, et les services rattachés à son cabinet, vont s'y transporter, et ils seront suivis au fur et à mesure de la mise en état des pièces par les différentes divisions du service de la construction et de l'exploitation.

Au mois de décembre dernier, lorsqu'il s'est agi de procéder, en exécution du paragraphe 21 des statuts, à la nomination annuelle du président et des vice-présidents du Conseil, M. Lewchine et M. le baron de Stieglitz ont exprimé le désir de n'être pas réélus, le premier comme président, et le second comme vice-président, et le Conseil a dû les remplacer dans des fonctions dans lesquelles ils avaient rendu depuis deux ans, au milieu des difficultés de l'organisation, d'éminents services à la Société. Nous vous faisons connaître que le Conseil a nommé pour son président, pour l'année 1859, M. le baron de Meyendorff, et pour ses vice-présidents MM. d'Abaza et Thomas Baring.

Tel est, Messieurs, l'exposé que nous avions à vous faire ; s'il ne pouvait pas vous présenter de résultats complets et décisifs, il vous fait au moins connaître le but auquel tendent nos efforts, et il doit vous permettre d'entrevoir les chances que nous avons de l'atteindre.

A l'heure qu'il est, plus de 30,000 ouvriers sont répartis sur nos lignes de Varsovie, de Prusse et de Nijni. De nombreuses usines, tant en Russie qu'à l'étranger, assurent l'approvisionnement de ces trois lignes en matériel de toute sorte, et les arrivages se succèdent sans interruption, depuis l'ouverture de la navigation dans les ports de Dantzig, de Kœnigsberg, de Memel, de Riga et de Pétersbourg. La marche des travaux vous paraîtra donc assurée, autant qu'elle peut l'être.

D'un autre côté, nous avons à notre disposition toutes les ressources nécessaires aux besoins de la campagne actuelle, et la libération vient, chaque jour, ajouter par des versements volontaires aux ressources de l'année 1860, dont les besoins sont déjà en grande partie assurés. La Compagnie n'aura donc à faire aucun appel d'argent, au moins avant la prochaine réunion de l'assemblée générale.

Digitized by Google

Enfin, d'après l'ordre que nous nous sommes tracés, dans les limites où nous avons circonscrit les travaux attaqués, nous croyons pouvoir vous dire, sous toute réserve, bien entendu, des éventualités que comportent ces sortes d'appréciations, que nous espérons mettre en exploitation les lignes de Varsovie, de Prusse et de Nijni, sans dépasser le montant des deux émissions déjà faites l'une en actions, l'autre en obligations. Si ce résultat, auquel tendent tous nos efforts, peut être atteint, les capitaux qui sont aujourd'hui confiés à l'entreprise se trouveront intégralement couverts par la garantie de l'État, et la Compagnie pourra reprendre, en pleine sécurité et en mettant à profit toutes les circonstances favorables, la seconde partie de sa tâche.

C'est dans cette voie que nous marchons, Messieurs; nous espérons que votre confiance nous y suivra.

Société des Ingénieurs civils.

Séance du 4 février 1859.

Présidence de M. FAURE.

Il est donné lecture d'une lettre par laquelle M. Vuigner demande une addition au compte rendu de la dernière séance.

Dans sa communication du 21 janvier, M. Vuigner avait dit : « M. Fleur-Saint-Denis, » ingénieur principal à Strasbourg, avait eu » d'abord la pensée d'employer pour chaque » pile un caisson en tôle, fermé sur les parois » latérales et à la partie supérieure, garni » d'une grande cheminée de service et de deux » cheminées à air, et de faire exécuter les ma- » çonneries au-dessus de ce caisson au fur et » à mesure qu'il s'enfoncerait, en déblayant le » sol au-dessous et en enlevant les produits de » ces déblais au moyen de bennes manœuvrant » dans la grande cheminée de service.

» M. le baron de Weber, ingénieur en chef » de l'administration des ponts et chaussées du » grand duché de Bade, avait eu la même idée » à peu près dans le même temps, et lorsqu'il » vint à Strasbourg pour donner connaissance » du système qu'il proposait, M. Fleur-Saint- » Denis avait fait faire déjà des dessins qui se » rapportaient assez à ceux de M. de Weber.

» C'était sur ce système que la discussion » s'était établie d'abord avant d'arriver à la » solution définitivement adoptée. »

M. le président dit que la réclamation de M. Vuigner sera littéralement transcrite au procès-verbal; après avoir exprimé un regret sur l'omission qui a motivé la lettre de M. Vuigner, il croit devoir faire remarquer, en outre, le bon et loyal sentiment qui a conduit notre collègue à vouloir, pour se servir des expressions contenues dans sa lettre, « rendre à César ce qui est à César. »

Il est ensuite donné lecture d'une lettre par laquelle M. Combes, secrétaire de la Société d'encouragement, informe que cette Société a décidé, sur la proposition de l'un de ses membres, M. Ch. Laboulaye, qu'une demande serait adressée à l'administration supérieure, à l'effet d'obtenir que les brevets d'invention soient publiés, au fur et à mesure de leur obtention, dans la forme adoptée pour les patentes anglaises. M. Combes demande à la Société des ingénieurs civils d'agir dans le même sens.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le comité propose d'appuyer la demande de la Société d'encouragement.

M. ROY indique que le même mode de publicité est suivi en Sardaigne.

M. LAURENT signale une difficulté sérieuse dans l'application proposée. Elle réside en ceci, que la législation française admet les certificats d'addition, en réservant au breveté le privilége d'une année pour les demandes d'addition ou de perfectionnement.

La Société charge M. le président d'examiner la question qui lui est soumise et de répondre, au nom de la Société, à M. le secrétaire de la Société d'encouragement.

M. PETIET, vice-président, prend place au fauteuil, et M. Faure a la parole pour une communication sur le projet de percement de l'isthme de Nicaragua, par MM. Belly et Thomé de Gamond.

Dans une séance assez récente, le président venait d'annoncer que la Société avait reçu de MM. F. Belly et Thomé de Gamond, l'un de nos confrères, un livre dont voici le titre : *l'ercement de l'isthme de Panama par le canal de Nicaragua.*

Avec plusieurs d'entre nous, j'avais eu l'honneur de recevoir un exemplaire de cette publication; un coup d'œil jeté sur les cartes qui l'accompagnent ayant suffi à m'en révéler l'importance, j'avais immédiatement parcouru ce volume, où les données d'une belle question sont exposées avec une grandeur simple et séduisante. Je crus donc devoir exprimer devant vous la première impression qui était résultée pour moi de ce commencement de lecture, et c'est ainsi qu'un hasard m'a valu ce qui m'a semblé depuis une sorte de bonne fortune, l'honneur d'avoir à vous rendre compte du livre de MM. F. Belly et Thomé de Gamond.

Je vais m'efforcer de remplir cette tâche, heureux si je réussis à faire passer dans vos esprits une partie seulement des contentements intellectuels que j'ai éprouvés en étudiant le bel exposé de la question sur laquelle M. Belly a su attirer l'attention du monde, après lui avoir préparé, au prix de bien des labeurs sans doute, des chances nombreuses pour une bonne et prompte solution.

Si l'on regarde une mappemonde, en fixant les yeux sur le grand continent, qui comprend les Amériques du Nord et du Sud, on voit ces deux colosses reliés par une langue de terre qui apparaît comme un étroit barrage entre les deux océans Atlantique et Pacifique. Il semble qu'une digue jadis immense, puisqu'elle aurait été limitée dans sa largeur primordiale, d'une part par la côte occidentale des deux Amériques; d'autre part par une ligne sinueuse que jalonneraient New-York, la Havane, Porto-Rico, Haïti, la Guadeloupe et la Martinique; il semble, dis-je, que cette digue colossale ait été successivement envahie par les eaux qui l'auront dû ronger, en laissant surnager derrière elles et à l'orient le magnifique groupe des Antilles, formant comme une chaîne de balises fortunées qui enserre le vaste golfe du Mexique, et cet autre golfe plus vaste encore qui porte le nom de mer des Antilles.

Cette langue de terre, ce trait d'union entre les deux Amériques, c'est en réalité, Messieurs, et ici j'emprunte les paroles de M. Belly : « Un territoire plus grand que la France, d'une admirable distribution de cours d'eau, de plateaux et de montagnes, d'un développement de côtes sans égal relativement à la superficie qu'elles limitent entre les deux bassins océaniques. » C'est l'*Amérique centrale.*

Elle s'étend de l'isthme de Tehuantepec au golfe de Darien, entre le Mexique au nord-ouest d'une part, la Nouvelle-Grenade et l'isthme de Panama au sud-est d'autre part. Sur une superficie de deux mille huit cents lieues carrées environ, bordées par près de huit cents lieues de côtes comprenant plusieurs ports magnifiques, sont groupés trois millions d'habitants de sang mêlé (Indien et Espagnol), race vigoureuse et intelligente, divisée entre cinq Etats ou républiques aujourd'hui distincts, mais occupés à cette heure à tenter de se relier en un faisceau unique. Ils s'appellent : Guatemala, San-Salvador, Honduras, Nicaragua et Costa-Rica.

Un climat admirable, une merveilleuse fertilité, une incroyable richesse de sol comportant les cultures des climats chauds, une température aussi variée que l'aspect du pays; sur certains plateaux, tels que ceux de l'État de Costa-Rica, un printemps éternel, des magnificences végétales et minérales, des moteurs gratuits à chaque pas, voilà les éléments que présente ce beau pays, où tout semble appeler les industries agricoles, métallurgiques et forestières notamment; je le crois et le redis sur la foi du livre de M. Belly, sur celle d'une autre et plus ancienne publication que j'aurai à invoquer dans quelques instants.

La cochenille à Guatemala; l'acajou à Honduras; l'indigo à Nicaragua et San-Salvador; le café à Costa-Rica; le cacao sur les bords du lac de Nicaragua; le coton à cultiver sur des plaines immenses; les bois de teinture, de marqueterie, d'ébénisterie, de construction, en quantités inépuisables; le tabac, la canne à sucre, le sorgho; enfin des mines d'or et d'argent capables de lutter avec celles de la Californie et de l'Australie, pour ne rien dire de plus, voilà, avec des matières d'échange telles que cuirs, écaille, quinquina, etc., les éléments industriels et commerciaux qui s'offrent en masse sur ces beaux territoires à travers lesquels il s'agit de tracer *une ligne de jonction entre les deux océans.*

Fixons d'abord le but grandiose du projet en empruntant nos termes à l'une et à l'autre des deux publications auxquelles je dois puiser

« La jonction entre l'Atlantique et le Pacifique, au moyen d'un canal traversant le centre du nouveau monde, aura pour effet de raccourcir de trois mille milles (douze cent lieues environ) la distance qui sépare l'Europe de tout le littoral occidental de l'Amérique, ainsi que de l'Océanie; de rendre les communications avec la Chine, le Japon, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Hollande rapides et faciles par la vapeur; d'élever immédiatement à un degré prodigieux de prospérité les contrées qu'une pareille entreprise fera traverser chaque année par un nombre indéfini de navires marchands; d'ouvrir de nouvelles voies au commerce et de nouveaux débouchés aux produits européens; de hâter, en un mot, de plusieurs siècles les progrès du christianisme et de la civilisation du globe. »

Tels sont, Messieurs, les termes dans lesquels on trouve la question posée et définie, dès 1846, dans une brochure publiée à Londres, par un homme qu'avec moi et dans quelques instants vous aurez le droit de revendiquer comme l'un des nôtres, avec un orgueil respectueux, quand j'aurai analysé devant vous la belle étude d'ingénieur par lui élaborée derrière les murs d'une prison politique.

« Il s'agit, a pu dire à son tour et avec vérité M. Belly en 1858, de supprimer le cap Horn, d'épargner à la navigation entre les deux océans deux à trois mille lieues de par-

Digitized by Google

cours, au moyen d'un canal maritime accessible aux plus grands navires. »

La grandeur du but ainsi posée, il convient d'indiquer les chiffres rémunérateurs promis à ceux qui l'auront su atteindre; d'évaluer, en un mot, les recettes du canal interocéanique.

Basant ses évaluations sur les documents statistiques publiés en 1843, le captif de Ham établissait les revenus probables de cette œuvre gigantesque, en leur assignant deux sources très-distinctes, *le péage*, d'une part, *la plus-value des terrains*, d'autre part.

« Il est constant, écrivait, en 1846, le prince Louis-Napoléon, que le mouvement annuel de la navigation par le cap Horn dépasse sept cent mille tonneaux, et qu'il en est de même pour la navigation du cap de Bonne-Espérance. Sur ces quatorze cent mille tonneaux on peut compter que neuf cent mille, au moins, prendraient la voie du canal, sans parler de l'accroissement inévitable que produiraient la plus grande facilité des communications et l'ouverture de débouchés nouveaux à l'industrie européenne. »

Appliquant à ce mouvement maritime les prix élémentaires fixés déjà et alors par un autre et très-regrettable ingénieur, M. Garella, le prince arrivait naturellement, logiquement, à une valeur de quinze millions de francs pour représenter les produits annuels du péage.

M. F. Belly, en 1858, empruntant ses données statitisques à nos *Annales du commerce extérieur*, a pu écrire, preuves en mains, à l'encontre du chiffre de 900,000 tonneaux admis par le prince, les paroles qui suivent :

« Aujourd'hui le seul port de San-Francisco accuse un mouvement annuel de 1,000,000 de tonneaux, et celui de Honolulu un mouvement de 227,000 tonneaux. »

Il a pu dire en outre : « En 1843, les gisements aurifères de la Californie et de l'Australie n'étaient pas découverts... Le Japon et la Chine étaient fermés... Le Pérou et le Chili n'avaient pas encore de commerce; le guano des îles Chincha n'était pas devenu l'objet d'une exploitation énorme. L'importance des îles Sandwich au milieu du Pacifique n'était pas établie encore. »

Cette importance, vous la comprendrez, Messieurs, en regardant le groupe d'îles placées au centre de cette mer immense comme une sorte de poteau au milieu d'un vaste rond-point ou d'une immense clairière de forêt, et duquel on peut apercevoir à jalon plein (sur la carte bien entendu) : d'un côté le Chili, le Pérou, l'Amérique centrale, le Mexique, la Californie, les possessions russes dans la partie boréale de l'Amérique du Nord, du cap Horn au détroit de Bœhring; de l'autre : la Nouvelle-Zélande, l'Australie, le vaste archipel polynésien, les Philippines, la Chine, le Japon et les possessions russes au nord de l'Asie. »

« En 1843, a pu dire encore M. Belly, la révolution dans le matériel naval des nations était commencée à peine; une révolution se préparait dans la circulation métallique, dans la navigation internationale... Il n'y a plus de limites maintenant à des prévisions légitimes » touchant l'avenir rémunérateur du canal interocéanique.

Evaluant enfin le tonnage des navires qui devront le traverser, M. Belly, sans qu'on puisse, je le crois, l'accuser d'exagération, établit pour 1857 les chiffres suivants :

San-Francisco et retour,	1,000,000 tonneaux
Nouvelle-Grenade, Amérique du Sud,	550,000 »
République de l'Equateur,	50,000 »
Le Pérou,	800,000 »
Le Chili,	1,500,000 »
Les îles Sandwich (baleiniers),	227,000 »
Ensemble,	4,127,000 tonneaux

qu'il réduit ensuite, et pour faire entrer en ligne de compte les doubles emplois et quelques autres causes réductrices, à *trois millions de tonneaux*.

Fixant un péage extrêmement réduit, de 10 fr. appliqué à 3,000,000 tonneaux, et de 60 fr. par tête appliqué à 400,000 passagers, M. Belly adopte pour le produit qu'auraient représenté les péages en 1857 une somme totale de 36 millions de francs.

Enfin, et pour faire comprendre que ce total serait bien dépassé aujourd'hui, qu'il devra l'être bien davantage encore dans un avenir très-rapproché, l'habile publiciste emprunte à un document étranger (*Sailing-directions* — 1855, par le lieutenant Maury), des données pleines d'intérêt que je n'oso vous citer, parce que je crains de vous fatiguer.

Un même sentiment de réserve à l'endroit des instants d'attention que je puis réclamer de vous, Messieurs, peut seul m'empêcher de vous dire les considérations pleines de grandeur qui permettent à M. Belly d'envisager l'avenir prochain dans lequel, les deux isthmes coupés (*Suez* et *Panama*), l'effectif naval de tous les peuples totalisé ayant atteint 25 millions de tonneaux, la navigation au long cours n'aura plus à décrire sur le globe que des arcs de grand cercle, alors que : « *Vers chacun des deux Bosphores* sera établie une navigation à la voile, à la vapeur, sans limites pour ainsi dire; alors que *le tour du monde*, d'Orient en Occident, effectué sans quitter les grands parallèles, sera devenu l'itinéraire normal du commerce, ouvrant à ses combinaisons tout l'échiquier des océans. »

M. Belly arrive ainsi, sans avoir besoin de forcer ses prémisses, à pouvoir conclure dans les termes que voici :

« Quelle que soit la timidité des prévisions à longue échéance, et en ne s'appuyant que sur des résultats acquis publiés dans les documents officiels, la recette brute du canal de Nicaragua, résultant du péage des navires et d'un mouvement très limité de voyageurs, ne peut être évaluée, au moment de son ouverture, à moins de 55 à 60 millions de francs.

» On s'explique dès lors la fortune du chemin de fer de Panama, qui malgré des dépenses de construction exagérées et d'énormes frais d'entretien, distribue 40 0/0 à ses actionnaires. »

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 30 juillet :

Nous publions aujourd'hui la classification dernière avec les prix des divers échantillons, en prenant la première classe des fers de fonte au bois à 380 fr., et celle des fers de fonte au coke à 360 fr., franco Paris, prix de la seconde quinzaine de ce mois.

FERS MARCHANDS (1).

Première classe. (280 fr., 260 fr.)

Carrés, de 20 à 54 millimètres.
Ronds, de 30 à 61.
Plats, de 27 à 39 sur 11 et plus.
Id., de 40 à 115 sur 9 et plus.

Deuxième classe. (300 fr., 280 fr.)

Carrés, de 16 à 19 millimètres.
Id., de 55 à 69.
Ronds, de 17 à 29.
Id., de 62 à 74.
Plats, de 20 à 39 sur 8 et plus.
Id., de 40 à 81 sur 6 à 8 1/2.
Id., de 116 à 165 sur 12 à 40.
Verges et côtières.

Troisième classe. (320 fr., 300 fr.)

Carrés, de 11 à 15 millimètres.
Id., de 70 à 81.
Ronds, de 12 à 16.
Id., de 75 à 90.
Plats, de 82 à 115 sur 6 1/2 à 8 1/2.
Id., de 116 à 165 sur 7 à 11 1/2.
Bandelette, de 20 à 39 sur 5 1/2 à 7 1/2.
Aplatis, de 40 à 81 sur 4 1/2 et plus.
Platebande, 1/2; ronde de 27 à 50.

Quatrième classe. (340 fr., 320 fr.)

Carrés, de 5 à 10 1/2 millimètres.
Id., de 82 à 110.
Ronds, de 6 à 11.
Id., de 91 à 110.
Plats, de 82 à 115 sur 4 1/2 à 6.
Id., de 116 à 165 sur 5 1/2 à 6 1/2.
Bandelette, de 14 à 19 sur 4 1/2 et plus.
Id. et aplatis, de 20 à 39 sur 3 1/2 à 5.
Aplatis, de 40 à 81 sur 3 1/2 et 4.
Platebande, 1/2; ronde, de 14 à 26.

Hors classe.

Ronds, de 111 à 135.

FEUILLARDS ET DEMI-FEUILLARDS (2).

Aplatis, de 82 à 115 sur 3 1/2 à 5,	350
1/2 feuillards, de 20 à 80 sur 2 à 3,	—
De 81 à 115 sur 2 à 3,	380
De 20 à 80 sur 1 1/2,	—
De 81 à 115 sur 1 1/2,	410
Feuillards, de 20 à 68 sur 1,	—
Feuillards et demi-feuillards, de 14 à 19 mil.	440

FERS SPÉCIAUX.

Plats de 180 à 220 sur 11 et plus,	300
180 à 220 sur 8 à 10,	320
230 à 300 sur 11 et plus jusqu'à 6 m.,	—
180 à 220 sur 5 à 7 1/2,	330
230 à 300 sur 8 à 10 jusqu'à 6 m.,	—
350 à 400 sur 11 et plus,	—
230 à 300 sur 6 à 7,	340
350 à 400 sur 8 à 10 jusqu'à 6 m.,	—
Fers en I à plancher de 100 à 160,	280
— de 180 à 220,	300
Cornières à côtés égaux de 35 à 100,	—
Cornières aux côtés inégaux de 35 à 100,	320
Fers en T de 5 kil. et plus le mètre, jusqu'à 80 mil. de branches,	—
Fers à rouchet,	—
Fers à coulisse de 35 et plus,	—
Cornières à côtés égaux et inégaux de 2 kil. et plus le mètre, et moins de 35 mil.,	340
Vitrages en T de 2 à 4 1/2 kil. le mètre,	—
Vitrages en T de 1 à 2 kil. le mètre,	360
Cornières à côtés égaux et inégaux au-dessous de 2 kil. jusqu'à 1 kil. le mètre,	—
Fers à couteau,	—
Fers à pênes,	—
Fers à T et vitrages au-dessous de 1 kil. le mètre,	400
Fers à vasistas,	—

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

(1) Le premier prix est celui des fers de fonte au bois; le second, celui des fers de fonte au coke.

(2) Les prix des cercles, des feuillards et des fers spéciaux sont les mêmes sans distinction de qualité.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1572 —

11e année. — 30e semaine.

Du 23 au 29 juillet 1859.

120.345 Voyageurs	371 093 34
Bagages, Marchandises, etc.	640.648 10
Total	1.011.743 44
Recettes antérieures	31.189.637 34
Total	32.201.380 78
30e semaine de 1859	1.011.743 44
Semaine correspondante de 1858	1.002.197 47
Différence	80.451 03
Recettes depuis le 1er janvier 1859	32.201.380 78
— — 1858	29.040.597 03
Différence	3.154.783 75

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.377 kil.

Du 23 au 29 juillet 1859.

103.635 Voyageurs	422.852 09
Bagages, Marchandises, etc.	691.317 97
Total	1 114.200 06
Semaine correspondante de 1858	1.125.894 55
Différence	11.694 49
Recettes depuis le 1er janvier 1859	35.517.750 78
— — 1858	31.303.882 13
Différence	4.213.868 65

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1466 kilomètres.
1858. — 1366 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

Voyageurs	686.248 30
Bagages et Marchandises	1.065.359 34
Total	1.751.607 64
Semaine correspondante de 1858	1.587.014 40
Différence	164.593 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859	56.422.499 16
— — 1858	42.748.080 31
Différence	13.674.418 85

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

Voyageurs	107.318 85
Bagages et Marchandises	208.448 55
Total	315.767 40
Semaine correspondante de 1858	264.829 74
Différence	50.937 66
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.278.760 00
— — 1858	7.332.590 84
Différence	946.169 76

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1139 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

295.019 Voyageurs	475.813 41
Marchandises, etc. — Grande vitesse	76.845 64
— — Petite vitesse	385.757 93
Total	938.416 98
Semaine correspondante en 1858	865.554 86
Différence	72.862 12
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	26.460.152 07
— — 1858	22.541.060 58
Différence	3.919.092 09

NORD.

1859. Longueur exploitée : 986 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 23 au 29 juillet 18

140.595 Voyageurs	54.053 65
Bagages, Marchandises, etc.	648.842 34
Total	1.002.895 99
Semaine correspondante de 1858	1.035.484 04
Différence	32.538 05
Recettes depuis le 1er janvier 1859	30.826.181 45
— — 1858	29.587.150 69
Différence	1.239.030 78

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral.— Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 760 kilomètres.
1858. — 793 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 23 au 29 juillet 1859

CHEMIN DE FER.

52.402 Voyageurs	149.814 60
Bagages, Marchandises, etc.	213.268 33
Total	363.082 93
Canal latéral et canal du Midi	29.081 44
Total	392.164 37
30e semaine 1858. Chemin de fer	304.680 46
— — Canal	24.032 18
Total	328.712 64
Chemin de fer, différence sur 1859	58.402 47
Canal, — —	5.050 26
Total	63.451 73
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	12.305.553 47
— — 1858	8.583.932 18
Différence	3.721.621 29

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 291 kilomètres.
1858. — 281 —

Du 23 au 29 juillet 1859

15.057 Voyageurs	72.519 40
Bagages et Marchandises	72.909 62
Total	145.429 02
Semaine correspondante de 1858	101.093 88
Recettes depuis le 1er janvier 1859	3.574.848 07
— — 1858	2.354.685 28

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 137 kilomètres.
1858. — 99 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

10.822 voyageurs	10.468 91
Bagages, Marchandises, etc.	40.843 80
Total	60.312 77
Semaine correspondante de 1858	32.820 48
Différence	27.480 29
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.739.117 96
— — 1858	652.089 39
Différence	1.086.428 57

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 23 au 29 juillet 1859

11.222 Voyageurs	27.698 75
Bagages, Marchandises, etc.	21.034 20
Total	48.732 95
Semaine correspondante de 1858	39.707 44
Différence	9.025 51
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.568.297 63
— — 1858	744.795 76
Différence	823.501 87

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 21 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1859.

Voyageurs	2.986 05
Bagages, Marchandises, etc.	18 982 40
Total	21.968 45
Semaine correspondante de 1858	21.279 90
Différence	688 55
Recettes depuis le 1er janvier 1859	705.726 »
— — 1858	500 953 85
Différence	205.672 15

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 23 au 29 juillet 1859

43.288 Voyageurs	En florins	123.168 »
593.902 quintaux Marchandises		213.428 »
Total		336.596 »
Semaine correspondante de 1858		295.342 »
Différence		41.254 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859		9.559.805 »
— — 1858		8.070.987 »
Différence		1.382.818 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

Ligne de Trieste.

48.042 Voyageurs	159.275 55	
Bagages et Marchandises	937.274 25	1.096.549 80

Ligne Lombard-Vénitienne.

21.076 Voyageurs	41.321 »	
Bagages et Marchandises	330.025 »	341.350 »
Total		1.437.905 80
Semaine correspondante de 1858		793.701 88
Différence		644.203 92

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	33.944.345 15
— — 1858	20 275.171 36
Différence	13.669.173 79

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 16 au 22 Juillet 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

13.157 Voyageurs.....	84.041 57
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.129 90
— (petite vitesse)	94.372 09
Total de la semaine.....	189.543 61

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.638 voyageurs.....	11.810 13	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.615 31	13.414 58
Marchandises(petite vi.)	1.189 14	
Total des deux lignes réunies.....		203.958 19
Recettes antérieures depuis le 1er Janvier 1859.....		5.735.599 70
Total.....		5.940.557 89

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 9 au 15 Juillet 1859.

34.608 Voyageurs.....	81.380 81
Bagages, Marchandises, etc.....	33.295 44
Recettes diverses	226 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	26.988 96
Total..	141.894 01
Recettes correspondantes de 1858...	88.001 56
Différence.....	53 892 45
Recettes depuis le 1er Janvier 1859..	3.556.638 69
— — 1858..	2.190.435 87
Différence.....	1.356.203 82

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 236 kilomètres
1858. — 201 —

Du 23 au 29 Juillet 1859

39.838 Voyageurs	87.423 50
Bagages, Marchandises.....	37.398 20
Total.....	124.821 70
Semaine correspondante de 1858.....	107.456 73
Différence.....	17.364 97
Recettes depuis le 1er Janvier 1859..	2.666.036 39
— — 1858..	1.758.476 31
Différence.....	915.560 08

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859 Longueur exploitée : 50 kilomètres

Du 22 au 28 Juillet 1859

15.156 Voyageurs.	23.035 70
Bagages, Marchandises, etc.....	9.472 94
Total.....	32.507 64
Période correspondante de 1858....	26.650 10
Différence.....	5 807 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	507 339 80
— — 1858..	190.586 05
Différence.....	316.753 75

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-fonds-front. française

Longueur totale : 18 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 22 au 28 juillet 1859

5.532 Voyageurs.....	2.048 20
Marchandises.....	140 85
Total.....	2.189 05

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juin 1859

Voir le numéro du 16 juillet.

NORD-EST SUISSE.

Juin 1859.

Voir le numéro du 16 juillet.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Juin.

Voir le numéro du 16 juillet.

HAINAUT ET FLANDRES.

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet

CENTRE BELGE.

Juin 1859.

Voir le numéro du 9 juillet.

ANVERS A GAND.

Juin.

Voir le numéro du 16 Juillet.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0.
Juin....	60.851 20	74.093 18	13.241 98	21 76
6 1ers mois...	521.041 82	603.913 54	82.871 72	15 90

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juin.	844.038 90	704.396 00	139.642 93	19.82
6 1ers Mois	7.882.197 32	7.047.231 82	835.965 50	11.83

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en Juin 1858..	41.119
Becs éclairés en Juin 1859.....	49.637
Augmentation Juin 1859.....	8.518 becs
Recettes du gaz. — Juin 1858.....	76.814 95
Recettes du gaz. — Juin 1859.....	93.860 67
Augmentation en juin 1859.....	17.045 72

COMPAGNIE GÉNERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er juillet 1859.....	2.114.845 27
Situation publiée au 1er Janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	112. 81 50
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	485.277 66

OMNIBUS DE PARIS

Du 23 au 29 juillet 1859.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.....	294.530 95	87 58	57 13
Semaine correspondante de 1858..	272.678 95	82 53	53 04
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	8.436.905 55	86 82	54 61
Période correspondante de 1858 ..	7.685.589 10	81 32	49 25
Différence...	751.316 45	5 50	5 36

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Echange des titres.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la modification des statuts, décidée par l'assemblée générale du 15 décembre 1858, ayant été approuvée par décret en date du 23 juillet dernier, le capital actions de la Compagnie est réduit à 17,500,000 fr., représentés par 35,000 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées.

Cette modification entraîne l'échange des titres actuels contre de nouveaux titres. Cet échange aura lieu, à partir du 16 courant, à raison de *deux actions anciennes contre une nouvelle*, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

A partir de la même époque, les titres libérés de deux cent cinquante francs seulement cesseront d'être admis à la négociation.

CHEMIN DE FER DE

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le dernier versement de 50 fr. par action devra être effectué du 1er *au 15 septembre prochain*.

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Les versements seront reçus, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

A défaut de paiement dans le délai prescrit, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

En échange des certificats provisoires dont ils sont porteurs, MM. les actionnaires recevront des titres définitifs libérés.

Paris, le 1er août 1859.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LEPROVOST.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement s'effectue du 5 au 20 août courant ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l'an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., échu le 5 août 1859, est déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Dernier appel de fonds de 15 0/0, *qui aura lieu à partir du* 16 *au* 31*août prochain.*

La section du chemin de fer de Linz à Lambach devant être mise en exploitation dans un très-court délai, il est essentiel, dans l'intérêt de la Compagnie, d'activer autant qu'il est possible la construction de la portion de la ligne qui relie Lambach à la frontière bavaroise, près Salzbourg, dont les travaux sont déjà fort avancés.

En conséquence, le conseil d'administration, conformément au paragraphe 14 des statuts, a décidé que les actions seraient entièrement libérées au moyen d'un nouvel appel de fonds de 15 pour 100, soit 30 florins valeur de Banque, ou 30 florins 50 kreutzers valeur d'Autriche, exigibles du 16 au 31 août prochain.

MM. les actionnaires sont donc prévenus que ce versement aura lieu :

A Vienne, au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie, Freiung, 138 ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21.

Et attendu que les intérêts à 5 pour 100 sur ce versement courent depuis le 1er juillet courant, MM. les actionnaires auront à payer en même temps les intérêts à 5 pour 100 à partir du 1er juillet jusqu'au jour du paiement.

Dans le cas où le versement exigé ne serait effectué qu'après le 31 août, l'actionnaire en retard devra en outre tenir compte à la Compagnie des intérêts à 5 pour 100 depuis ce jour jusqu'au moment où il effectuera sa libération.

Des feuilles de coupons seront délivrées à MM. les actionnaires par la caisse centrale de la Société, à Vienne, sur la présentation de l'action originale régulièrement et entièrement libérée.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le deuxième semestre de 1858-1859 a été fixé, par le conseil d'administration, à 15 francs par action, et sera payé, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1er août prochain.

Le paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 46 c. par action.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS

Lundi 1er août, il a été procédé, à onze heures du matin, dans la salle Saint-Jean, de l'Hôtel-de-Ville, au 9e tirage des numéros de coupons à rembourser pour l'extinction de l'emprunt municipal de soixante millions contracté en vertu de la loi du 2 mai 1855.

1,027 numéros ou coupons ont été extraits de la roue par la main d'un enfant, et lus à haute et intelligible voix par M. le président.

Voici les 15 premiers sortis, et qui ont gagné les primes ci-après, eu égard à leur ordre de sortie :

1er numéro sorti : 21,841,
Il a gagné la prime de 100,000 fr.

2e numéro sorti : 81,096,
Il a gagné la prime de 10,000 fr.

3e numéro sorti : 145,611,
Il a gagné la prime de 10,000 fr.

4e numéro sorti : 93,619,
Il a gagné la prime de 10,000 fr.

5e numéro sorti : 143,020,
Il a gagné la prime de 10,000 fr.

Les numéros : 141,575 — 63,218 — 62,868 — 84,533 — 74,712 — 60,403 — 32,894 — 22,602 — 137,615 et 41,330, sortis les 6e, 7e, 8e, 9e, 10e, 11e, 12e, 13e, 14e et 15e chacun une prime de 1,000 fr., si bien que le montant des primes gagnées a été de 150,000 fr.

Le remboursement au pair de 500 fr. des 1,027 numéros sortis, le paiement des intérêts échus et celui des primes gagnées se feront à la caisse municipale, à partir du 1er septembre prochain.

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

15e ADJUDICATION, comprenant HUIT LOTS de TERRAINS, du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT, LE DIMANCHE 7 AOUT 1859, A TROIS HEURES PRÉCISES, A BILLANCOURT.

MISES A PRIX DE 1,900 A 8,700 FR.

PAIEMENT DU PRIX : soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

MOYEN DE TRANSPORT : *Chemin de fer d'Auteuil ; chemin de fer américain ; les Gondoles ; le bateau à vapeur de Paris à Saint-Cloud*, s'arrêtant à Billancourt.

PLANS ET RENSEIGNEMENTS : Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* pour le bateau à vapeur.

GRANDES FORÊTS

A vendre par expropriation, devant le tribunal civil de Bagnères-de-Bigorre, le 5 septembre 1859, à dix heures du matin. — Elles ont une superficie de ONZE CENTS HECTARES environ, et sont situées à Sost, canton de Mauléon-Barousse, arrondissement de Bagnères (Hautes-Pyrénées), à 20 kilomètres de Montréjau. — Ces forêts de hêtre, mélangées de sapin, contiennent des mines de divers métaux et des carrières de marbre non exploitées.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.

Des opérations de Bourse, Manuel des fonds publics et des SOCIÉTÉS PAR ACTIONS, précédé d'une appréciation des opérations dites de jeu, et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'État, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris.* — TROISIÈME ÉDITION, *revue et augmentée.*

Prix..... 3 fr. 50 c.

DICTIONNAIRE UNIVERSEL

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DU

Commerce et de la Navigation

2 vol. grand in-8° à 2 colonnes,

publié en 16 *livraisons par*

LA LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET Cie.

La huitième livraison vient de paraître. Elle complète le tome Ier de cet important ouvrage, et renferme depuis l'article *Erzeroum* jusqu'à la fin de la lettre G.

Parmi les principaux articles, nous signalerons plus particulièrement les suivants : *Farines et grains*, par M. POMMIER ; *Fers et aciers*, par M. ALFRED SUDRE ; *Fils de coton*, par M. GRELET-BALGUERIE ; *Fleurs artificielles*, par M. PETIT ; *Fromages*, par M. MANGIN ; *Faillites et banqueroutes*, par M. RENOUARD ; *Fraudes commerciales*, par M. ALEXANDRE ; *Florence*, par M. CINI ; *Fou-tchéou-Fou*, par M. N. ROUSSET ; *Francfort sur le Mein*, par M. CH. VOGEL ; *Galatz*, par M. EUGÈNE POUJADE ; *Gand*, par M. EDOUARD ROMBERG ; *Gênes*, par M. SCIALOJA ; *Genève*, par M. DAMETH ; *Guatemala*, par M. G. BRUNET ; *Essai des soies*, par M. NAT. RONDOT ; *Expositions universelles*, par M. WOLOWSKI ; *Foires*, par M. CH. VOGEL, etc.

Le prix de chaque livraison est de 3 fr., à l'exception de la huitième, dont le prix est de 5 fr., ce qui met l'ouvrage entier à 50 fr., soit 25 fr. chaque volume.

GRAND ATLAS DES CHEMINS DE FER

MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie viennent de publier une nouvelle édition de leur *Grand Atlas des Chemins de fer*, complétement refondu d'après la nouvelle classification des réseaux français.

Cette édition se compose aujourd'hui de 14 belles cartes parfaitement coloriées, sur papier grand aigle, approuvées par MM. les Ingénieurs des Compagnies.

Carte des Chemins de fer français ;
— de l'Europe centrale ;
— de la Gde-Bretagne et de l'Irlande ;
— des Etats-Unis d'Amérique ;
— de l'Algérie ;
— de Russie ;
— du réseau d'Orléans ;
— de l'Ouest ;
— de l'Est ;
— du Nord ;
— du Midi ;
— de Paris à Lyon et à la Méditer
— du réseau des Environs de Paris
Plan de Paris, avec la situat. des gares

Cet Atlas est indispensable à MM. les Fonctionnaires et Ingénieurs de chaque département, aux Compagnies de Chemins de fer, et à toutes les personnes qui s'occupent des grandes questions de nos relations internationales.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparée ... 2 fr.

L'Atlas est expédié *franco*, à toutes les personnes qui adressent à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie, rue Bergère, 20, un mandat de 40 francs sur Paris, et 1 fr. 50 pour chaque carte demandée séparément.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 7 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 7 août. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 31 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
- ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante
- BONE, STORA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRÖNIQUE DE LA BOURSE

Quoique l'influence de la saison se fasse sentir et ait décidé beaucoup de spéculateurs à liquider leurs opérations pour prendre leurs vacances, la rente a conservé une fermeté remarquable. Le 3 0/0 avait déjà regagné le cours de 68 50 à la fin du mois, ot c'est même à ce prix qu'a eu lieu la réponse des primes. Beaucoup de primes qui avaient été vendues au-dessus de 69 ot qui n'étaient pas couvertes par des achats de ferme ont été levées et ont formé pour le moment de la liquidation un nouveau découvert qui a facilité un mouvement de hausse. On s'attendait à de nombreuses livraisons de rentes provenant de l'emprunt, et lorsque l'on a vu que le report tombait à la baisse, ce qui prouvait que les inscriptions offertes sur le marché étaient à peine suffisantes pour la masse des capitaux disponibles, les demandes ont reparu de tous côtés La rente a franchi facilement le cours de 69 et elle a monté à 69 95. La Banque de France a diminué hier le taux de l'escompte de 1/2 C/0 a 3 1/2 0/0, et il est probable que M. le ministre des finances ne tardera pas à son tour à diminuer le taux d'intérêt des bons du Trésor. Cette baisse de l'intérêt a contribué à faire recher cher de nouveau toutes les valeurs, et surtout la rente.

Les affaires ont eu d'ailleurs bien peu d'activité depuis la liquidation. Le Mobilier a encore conservé une certaine élasticité, ses oscillations ont suivi celles de la rente, mais il s'est soutenu au-dessus de 800 et il a monté à 837 50. Mais il y avait fort peu d'opérations engagées sur les actions des chemins de fer depuis la liquidation du 15 juillet. Ces valeurs ont obtenu une amélioration de peu d'importance, et les derniers cours de compensation présentent à peine 5 fr. de différence sur ceux de la liquidation du 15 juillet. La spéculation absorbée par la rente a un peu négligé les chemins. Leurs recettes ont d'ailleurs été faibles, ce qui a amené un peu d'hésitation sur le marché. On s'explique d'ailleurs facilement cette diminution momentanée des recettes: les chaleurs ont été si accablantes pendant le mois de juillet que l'on a généralement renoncé aux voyages de plaisir et que l'on a même ajourné autant que possible les voyages d'affaires.

On ne s'est guère occupé depuis huit jours que des actions d'Orléans, de Lyon, des Lombards et des Autrichiens. La spéculation a été complétement nulle sur toutes les autres lignes. Il existe un découvert permanent sur les actions d'Orléans, ce qui arrête toute velléité de baisse sur ce chemin. De nouveaux acheteurs se sont présentés sur les actions de Lyon-Méditerranée. Ils ont escompté l'augmentation des recettes qui doit résulter pendant le mois d'août du transport des troupes et du matériel de guerre de l'armée d'Italie.

Les actions du Victor-Emmanuel ont un peu repris faveur, quoique l'on ait annoncé ces jours-ci l'appel de fonds de 50 fr. destiné à libérer complétement les actions.

Les autres chemins étrangers ont eu peu de variations, leurs cours ont obtenu cependant une légère amélioration.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 28 juillet jusqu'à celle du 4 août :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 65 à 69 30 ; elle est restée à 69 25. Elle a varié à terme de 68 65 à 69 80; elle a fermé à 69 55.

L'emprunt 3 0/0 escomptable a monté de 69 80 à 70 35, et les titres non escomptables de 69 50 à 70 05.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 50 à 96 75;

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,900 à 2,850.

Le Crédit foncier a monté de 650 à 655.

Le Comptoir d'escompte a fléchi de 705 à 650.

Le Crédit mobilier a monté de 822 50 à 845; elles sont restées à 837 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,355 à 1,365; elles sont restées à 1,365.

Le Nord ancien a varié de 930 à 927 50; il est resté à 932 50. Le Nord nouveau a repris de 812 50 à 820.

L'Est a monté de 650 à 655.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 865 à 875; il est resté à 872 50.

Le Midi a varié de 520 à 510, il est resté à 517 50.

L'Ouest a monté de 552 50 à 555.

Le Genève a varié de 530 à 540; il a fermé à 532 50.

Le Dauphiné a monté de 500 à 515.

Le Béziers a monté de 162 50 à 170.

Les Autrichiens ont monté de 562 50 à 570; ils ont fermé à 568 75.

Le Victor-Emmanuel a monté de 407 50 à 412 50; il est resté à 410.

Les Romains ont varié de 370 à 380.

Les Lombards ont monté de 558 75 à 567 50; ils sont restés à 566 25.

Les Saragosse ont varié de 447 50 à 452 50; les Russes, de 500 à 504 25.

Samedi. — Les premiers cours étaient faibles, mais ils ont repris un peu avant la réponse des primes, et toutes les valeurs étaient demandées à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant et à terme de 68 30 à 68 50; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 50; la Banque, de 2,860 à 2,855; le Crédit mobilier, de 808 75 à 825; l'Orléans, de 1,345 à 1,352 50; le Nord, de 925 à 932 50; l'Est, de 642 50 à 645; le Lyon-Méditerranée, de 863 75 à 870; le Midi, de 510 à 515; l'Ouest, de 545 à 547 50. Le Genève s'est tenu à 525; le Dauphiné, à 515; les Autrichiens, de 560 à 570; les Lombards, de 556 25 à 562 50; les Victor-Emmanuel, de 396 25 à 400; les Russes, à 500; les Romains, à 375; les Saragosse, à 445.

Lundi. — La liquidation de la rente s'est faite facilement; le report à fléchi de 15 à 10 c., ot les cours tendaient à la hausse. Les chemins de fer étaient fermes, mais donnaient lieu à peu de mouvement. La rente 3 0/0 a monté au comptant et en liquidation de 15 c. à 68 45, elle est restée pour fin août à 68 80. La rente 4 1/2 0/0 s'est tenue à 96 50. La Banque de France a monté de 5 à 2,860. Le Crédit mobilier a varié de 823 75 à 825; l'Orléans, de 1,355 à 1,357 50; le Nord, de 933 75 à 932 50; l'Est, de 645 à 647 50; le Lyon-Méditerranée, de 873 75 à 872 50; le Midi, de 517 50 à 515. L'Ouest a fait 550; le Dauphiné, 540; le Genève, 525; les Autrichiens, de 567 50 à 562 50; les Lombards, de 565 à 562 50; le Victor-Emmanuel, de 402 50 à 404 25; les Russes, de 501 25 à 500; les Romains, 375; les Saragosse, de 452 50 à 450.

Mardi. — Le mouvement s'est déclaré en faveur de la hausse à la suite de la liquidation de la rente, et la liquidation des chemins de fer s'est faite dans d'excellentes conditions. Les valeurs ont été constamment demandées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 60 c. à 69 25, et à terme de 70 c. à 69 50; le 4 1/2, de 50 c. à 97. La Banque a fléchi de 10 à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 16 25 à 841 25; l'Orléans, de 7 50 à 13 65. Le Nord ancien a fléchi de 1 25 à 932 50; le Nord nouveau, de 2 50 à 815. L'Est a monté de 3 75 à 655; le Lyon-Méditerranée, de 7 50 à 880 ; le Midi, de 5 à 520; l'Ouest, de 5 à 555; le Genève, de 5 à 530; les Autrichiens, de 7 50 à 570; les Lombards, de 7 50 à 570; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 407 50.

Mercredi. — Les premiers cours étaient en nouvelle hausse ; mais les réalisations sont survenues immédiatement, et l'on a rétrogradé. Cependant les dispositions étaient favorables, et la baisse trouvait une grande résistance. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 50 à 69 25, et à terme de 69 80 à 69 45; le 4 1/2 0/0, de 96 75 à 96 90. La Banque s'est tenue à 2,850; le Crédit mobilier, de 845 à 833 75 ; l'Orléans, de 1,265 à 1,262 50; le Nord ancien, de 927 50 à 931 25; le Nord nouveau, de 820 à 818 75; l'Est, de 650 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 872 50 à 875; le Midi, de 515 à 517 50. L'Ouest a fait 555; le Genève, de 532 50 à 540; les Autrichiens, de 566 25 à 568 75; les Lombards, de 565 à 566 25; les Victor-Emmanuel, de 405 à 408 75; les Saragosse, de 455 à 452 50; les Russes, de 500 à 501 25; les Romains, de 375 à 380.

Jeudi. — Les affaires étaient nulles, mais les cours très-fermes. La réduction du taux de l'escompte de la Banque de France à 3 1/2 0/0 a contribué à la fermeté de la rente. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 69 30, et à terme de 10 c. à 69 55. Le 4 1/2 0/0 a fait 96 75; la Banque, 2,850; le Crédit foncier, 653. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 837 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,365; le Nord ancien, de 1 25 à 931 25; le Nord nouveau, de 1 25 à 820; l'Est, de 2 50 à 655 ; le Midi, de 2 50 à 517 50. Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 2 50 à 872 50. Les Autrichiens se sont tenus à 568 75; les Lombards, à 566 25; les Saragosse, à 452 50. Les Victor-Emmanuel ont monté de 1 25 à 410.

Vendredi. — La rente a eu aujourd'hui une fermeté remarquable ; la hausse a fait de sensibles progrès, et l'on a commencé à effectuer quelques achats importants sur les principaux chemins. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 40 à 69 75, et à termo de 69 55 à 69 95; l'emprunt 3 0/0 non escomptable, de 70 25 à 70 50. Le 4 1/2 0/0 a monté à 97. La Banque se tenait à 98 50. Le Crédit mobilier a varié de 840 à 858 75 ; l'Orléans, de 1,366 25 à 1,373 75; le Nord ancien, de 930 à 935; le Nord nouveau, de 815 à 817 50; l'Est, de 650 à 660; le Lyon-Méditerranée, de 875 à 880; le Midi, de 515 à 520; le Genève, de 530 à 537 50; les Autrichiens, de 565 à 575; le Victor-Emmanuel, de 410 à 420 ; les Saragosse, de 450 à 455; les Lombards, de 567 50 à 570.

F. GRIMARD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	10.000	500	•	36 ••	janv. juil.	255 ••
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	•	33 30	....	400 ••
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	•	25 ••	janv. juill.	445 ••
Comptoir V.C. Bonnard et Cie	C	6.000	100	•	5 ••	février	43 50
Générale *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 ••	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	4/5	••	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.	90 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 ••	février. ...	20 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 ••	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février. ...	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars.....	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 ••	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 ••	février. ...	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février. ..	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	320 ••	février....	11 0/0 b.
Comptoir	A	414	5.000	4000	•	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	•	21 ••	avril.	740 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov. .	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 ••	mars.	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril.	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 ••	avril. ...	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril ...	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 ••	avril......	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 ••	avril... ..	90 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 ••	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	600	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	600	25 ••	avril......	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 2 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	29 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	600	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 ••	avril......	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juil.	905 ••
— act. de jouissance	A	•	1/34000	•	33	juil	400 ••
Omnibus de Lyon	C	40.000	100	10	Néant	....	40 ••
Omnibus de Londres	C	50.000	100	•	8 ••	....	3 50
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	•	18 ••	janv. jl.	175 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	•	4 ••	....	••• ••
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	•	Néant	mars......	30 ••
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	•	50 ••	avril, oct.	1190 ••
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	•	8 30	1er juin....	91 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.210	1.000	•	50 ••	avril, oct.	950 ••
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin ...	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	925 ••
3 canaux, act. de capital	A	10.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	1145 ••
Aire à la Bassée	A	600	5.000	•	565 ••	févr. août	6000 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	730 ••
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	•	••• ••	....	•••• ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	••• ••
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	333 33	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000	•	4 0/0	avril, oct.	150 ••
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	•	15 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	8.000	1.000		5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	••• ••
Bazin, L. Gay et Cie *Transp. eau*	C	10.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	240 ••
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500	•	30 ••	janv. juill.	550 ••
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	•	Néant	....	50 ••
Cie générale maritime	A	60.000	500	•	Néant	janv. juill.	100 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	•	•• ••	....	300 ••
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	200 ••
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	Néant	avril oct..	300 ••
Long-Pendu	Civ.	•	300	•	•• ••	....	220 ••
Montchanin	C	6.000	500	•	•• ••	juin décemb.	••• ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.400	1.000	•	30 ••	mai.	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.500	1.000	•	35 ••	avril......	400 ••
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.500	500	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30.000	500	•	36 ••	févr. août	725 ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Chazotte	A	5.000	1/5000	•	21 50	....	700 ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb.	1500 ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	130 ••
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	9	....	141 25
St-Etienne	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	147 50
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	•	17 ••	....	247 50
Moyenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	695 ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	707 50
Cinieux et Fraisse	•	•	500	•	•	....	130 ••
Carmaux	C	110.000	150	•	0 75	mai, novem.	13 75
Roche-Molière et Firminy	•	• •	500	•	•• ••	....	297 50
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	•	35 ••	....	530 ••
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	•	Néant	....	••• ••
Seyssel anglais	•	10.000	100	•	17 50	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	16 •
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 ••
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	•	Néant	août.	15 ••

DÉNOMINATION.	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenez (cuivre).......... *Mines*	C	24.000	100	•	Néant	....	40 ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	240 ••
Santander	C	10.000	500	•	57 35	janv. juill.	560 ••
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	•	25 ••	mai, nov..	325 ••
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	635 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	20 ••	octobre ...	250 ••
— non priv.	A	40.000	375	•	1 25	octobre ..	60 ••
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	500 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. av..	••• ••
Silésie zinc	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov..	120 ••
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	••• ••	....	600 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	•	Néant	juin, déc..	2800 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc. .	425 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	•	70 ••	juin déc...	775 ••
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1000 ••
Basse-Indre		6.000	500	•	40 ••	avril, oct.	700 ••
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	•	Néant	mars, sep.	200 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	625 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	205 ••
Fourchambault	C	50.000	1/50000	•	10 ••	....	207 50
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	•	41 ••	mai, nov.	390 ••
Côte-d'Or	•	•	500	•	•• ••	....	300 ••
Franche-Comté	C	40.000	500		15 ••	mai novem.	340 ••
Méditerranée (F. et chant.)	A	0.000	1/16000	•	00 ••	....	600 ••
Firminy	•	•	250	•	•• ••	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	•	500	•	•• ••	....	205 ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	690 ••
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	•	160 ••	septembre	1255 ••
Phoenix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill.	140 ••
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	11.000	500	•	95 ••	sept. mars.	690 ••
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	35 ••
Chameroy	C	4.000	500	•	75 ••	juin, déc.	705 ••
Gandillot	C	2.300	255	•	50	....	•• ••
Christofle	C	4.000	500	•	00 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	•	2 ••	....	387 50
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	50	janv. juill.	88 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	171 25
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem.	865 ••
Union des Gaz	C	32.000	250	•	•• •	janvier..	105 ••
Marseille (Mines de Portes)	C	49.000	1/49000	•	12 ••	avril. oct.	175 ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	•	25 ••	juin décemb.	350 ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	•	17 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.500	500	•	25 •	mars sept.	30 ••
Amiens	C	1.300	500	•	35 ••	janv. juill.	400 ••
Calais	C	1.000	1.000	•	30 ••	janv. juill.	200 ••
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	•	120 ••	....	1000 ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	135 ••	janv. juill.	2140 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1270 ••
Wazemmes	C	2.100	410	•	13 50	1er octobre.	175 •
Malaga	•	•	•	•	•• ••	....	175 ••
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• ••
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	•	45 ••	août......	610 ••
Cohin	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	490 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	42 •	....	• ••
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril...	450 ••
Siècle.................. *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	•	45 •	janv. juill.	••• ••
Droit	C	100	2.500	•	600 ••	....	5.400 ••
Saint-Gobain........... *Glaces*	A	3.000	1/3000	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon	C	21.000	500	•	6 ••	....	195 ••
Oignies, Belgique	A	22.000	500	•	30 10	septembre.	100 ••
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre.	80 ••
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	••• ••
Richer et Cie Vidanges	C	28.000	500	•	20	....	160 ••
Caoutchouc souple	C	50.000	100	•	12 ••	31 mars...	•• ••
Chollet et Cie	C	40.000	100	•	Néant	....	10 ••
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	205 ••
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	•	18 ••	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	•	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	••• ••
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.600	125	56	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 ••	janv. juillet	475 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	515 ••
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1005 ••
— nouvelles	•	18.000	1.250	75	50 ••	février août	990 ••
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne	•	13.000	500	16	25 ••	janv. juillet	440 ••
Aveyron (Decazeville) 1849	500	2.400	600	•	27 50	avril octob.	••• ••
— — 1855-57	500	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	475 ••
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 ••	avril octob.	255 ••
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 ••	mai novemb.	227 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	435 ••
— nouv.	295	7.000	300	50	15 ••	31 mars sept.	295 ••
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 ••	janv. juill.	405 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	15 janv. juill.	511 25
Gaz de Paris	410	23.300	500	45	25 ••	janv. juillet	457 50
Union des gaz	220	22.727	250	35	15 ••	janv. juillet	••• ••

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 30 JUILLET AU 5 AOUT

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
1175	3026	99	300.000	500	•	97 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1325 ••	1332 50	1326 ••	1338 75	1365 ••	1395 ••	1360 ••	1362 50	1340 ••	1365 ••	1370 ••	1373 75
919	1295	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858	janvier 1859	Nord ancien	935 ••	932 50	930 ••	932 50	9 8 25	932 50	930 ••	921 25	927 50	931 75	935 ••	935 ••
•	•	•	125 000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	810 ••	••• ••	815 ••	817 50	817 50	816 25	820 ••	818 75	815 ••	820 ••	819 75	817 ••
1618	1930	99	500.000	500	•	40 45 pour 1858	novembre	Est	645 ••	615 ••	617 50	617 50	620 ••	615 ••	625 ••	622 50	655 ••	655 ••	653 ••	660 ••
1163	3020	•	600.000	500	•	40 50 pour 1858	novembre	Paris-Méditerranée	867 50	870 ••	867 50	872 50	871 75	880 ••	872 50	875 ••	870 ••	872 50	880 ••	880 ••
784	1023	99	250.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Midi	545 ••	545 ••	545 ••	545 ••	547 50	550 ••	545 ••	545 ••	545 ••	547 50	547 50	550 ••
1168	2001	99	300.000	500	•	31 fr. pour 1858	octobre	Ouest	550 ••	547 50	547 50	550 ••	545 ••	••• ••	555 ••	555 ••	555 ••	555 ••	560 ••	••• ••
229	244	99	80.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	525 ••	525 ••	525 ••	••• ••	••• ••	532 50	532 50	540 ••	532 50	540 ••	532 50	537 50
52	52	99	30 000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	••• ••	••• ••	170 ••	••• ••	170 ••	170 ••	170 ••	••• ••	170 ••	170 ••	170 ••	170 ••
134	268	99	100 000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	540 ••	545 ••	510 ••	510 ••	••• ••	545 ••	510 ••	510 ••	545 ••	••• ••	512 50	515 ••
134	430	99	42 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	440 ••	••• ••	440 ••	••• ••	••• ••	••• ••	440 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•		•	84 100	500	250	•••	janvier 1859	Ardennes nouveau	••• ••	470 ••	478 ••	••• ••	••• ••	••• ••	4 0 ••	••• ••	470 ••	470 ••	••• ••	••• ••
33		99	16 000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	•	••• ••	•
40	60	99	15.000	500	•	•	•	Bordeaux à la Teste	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	•	••• ••	••• ••
1323	1311	92	400.000	500	•	20 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	565 ••	567 50	567 50	563 75	567 50	570 ••	568 75	568 75	568 25	569 25	572 50	575 ••
•	95	99	•	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	402 50	400 ••	402 50	••• ••	405 ••	407 50	410 ••	404 75	412 50	410 ••	410 ••	410 ••
•	4192	95	600.400	500	350	5 0/0	13 janv. 1859	Russes	500 ••	500 ••	500 ••	500 ••	••• ••	••• ••	500 ••	500 ••	500 ••	501 25	502 50	501 25
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	••• ••	•	315 ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	305 ••	•
206	217	99	72.000	500	•	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•
102	179	•	57 305	500	•	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	•	•	•	•	••• ••	•
482	815	99	240 000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	450 ••	443 ••	457 50	••• ••	455 ••	451 25	451 50	452 50	453 ••	450 ••	452 50	455 ••
1306	3133	99	312.500	500	300	•••	janvier 1859	Lomb-Vénit. Sud-lomb	562 50	562 50	563 75	563 ••	570 ••	570 ••	565 ••	566 25	566 25	566 25	568 75	570 ••
•	619	99	170 000	400	•••	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	375 ••	••• ••	375 ••	375 ••	••• ••	••• ••	380 ••	••• ••	380 ••	••• ••	395 ••	••• ••
14	14	99	7.800	250	✓	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	••• ••	•	•	•	•	•	•	•	••• ••	•	••• ••	•
•	132	99	47.500	500	250	0 0/0	janvier 1859	Séville à Xérès	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•
•	•	99	36.000	500	175	5 0/0	décemb 1858	Cordoue à Séville	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembours.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	30	1	2	3	4	5
1848	5 000	1936	•	•	1.250	décembre.	60 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	••• ••	• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••
1842-1849	12 000	1900	•	•	1.250	mars.	50 ••	Dº.	St-Germain (nouvelles)	••• ••	••• ••	• ••	• ••	••• ••	• ••
•	2.775	1904	•	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1842	8 000	1891	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1848	13.333	1938	750	•	1.250	décembre.	50 ••	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	945 ••	••• ••	••• ••
1843	8.000	1900	•	•	1.250	mars.	50 ••	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••
1852-1854	34 531	1901	divers.	•	1.250	avril.	50 ••	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845-1847	15.000	1925	divers.	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	80.000	1915	1050	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1000 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	1000 ••
1847-1854	26 750	1938	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	31.000	1905	•	•	625	mars.	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	400 ••	••• ••
1854	102 614	1952	•	•	625	décembre.	25 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	••• ••	487 50	487 50	487 50	490 ••	••• ••
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	••• ••	500 ••	500 ••	500 ••	••• ••	500 ••
1852	300.000	1952	divers	•	650	avril.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	478 75	480 ••	••• ••	480 ••	490 ••	490 ••
1845	22.400	1945	500	•	400	•	15 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845	17 418	1941	350	•	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••• ••
1854	131.107	1951	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Grand-Central (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	296 25
1855	255.000	1950	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Dº (nouvelles)	295 ••	295 ••	••• ••	295 ••	285 ••	285 ••
1852	63 643	1952	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	297 50	••• ••
1855	361 000	1954	divers.	•	500	avril.	15 ••	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	••• ••
1852-1857	1162 000	1954	divers	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50
1851-54-57	600 000	1950	divers.		500	mai.	15 ••	Dº.	Nord	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••	295 ••
1855	87 719	1954	285	•	500	décembre	15 ••	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	297 50	••• ••	296 25	296 25	296 25	296 25
1857	54 545	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Dº (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	295 ••	••• ••	295 ••
•	250 000	1955	•	•	500	avril.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••	300 ••
•	1.000 000	1951	divers	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50
•	211.000	1953	285	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Bourbonnais	288 75	288 75	288 75	290 ••	290 ••	288 75
•	249 788	1957	285	•	500	•	15 ••	Dº.	Midi gar.	291 25	291 25	291 25	291 25	292 50	292 50
•	22.610	1960	290	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	••• ••	••• ••	275 ••	275 ••	••• ••	••• ••
1857	312.000	1949	270	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50
•	26 277	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••	275 ••
•	24.000	1957	•	•	500		15 ••	Dº.	Dauphiné gar.	278 75	278 75	274 75	274 75	278 75	278 75
1858	600 000	1958	•	•	500	•	15 ••	Dº	Paris-Lyon-Méditerranée	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
•	363.636	1946	275	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	262 50	262 50	262 50	261 50	265 ••	265 ••
1857	200.000	1919	275	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	248 75	250 ••	250 ••	250 ••	248 75	250 ••
1858	•.•	1961	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	246 ••	240 ••	242 50	242 50	242 50	242 50
1859	17 341	•	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ••	250 ••	250 ••	250 ••	250 ••	250 ••
153-54	16 000	•	Divers.	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Namur à Erquelinnes	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	100 500	1917	110	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	118 75	120 ••	118 75	120 ••	118 75	120 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 30 Comptant.	Samedi 30 Terme.	Lundi 1 Comptant.	Lundi 1 Terme.	Mardi 2 Comptant.	Mardi 2 Terme.	Mercredi 3 Comptant.	Mercredi 3 Terme.	Jeudi 4 Comptant.	Jeudi 4 Terme.	Vendredi 5 Comptant.	Vendredi 5 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 décembre 1858	68 50	68 50	68 45	68 80	69 25	69 50	69 25	69 45	69 30	69 55	69 75	69 95
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	69 30	69 40	69 45	64 60	70 ••	70 20	70 ••	70 15	70 05	70 15	70 50	70 65
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 septembre 1858	96 50	96 25	96 50	•• ••	97 ••	97 ••	96 70	96 90	96 75	96 75	97 ••	97 ••
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2855 ••	• •	2850 ••	• •	2850 ••	• •	2850 ••	• •	2850 ••	• •	2850 •	• ••
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	670 ••	• •	••• ••	••• •	••• ••	• •	670 ••	• •	680 ••	• •	680 ••	• ••
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	650 ••	••• ••	650 ••	••• ••	651 25	••• ••	650 50	••• ••	655 ••	••• ••	655 ••	••• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	490 ••	• •	490 ••	•	464 ••	• •	490 ••	• •	450 ••	• •	490 ••	• ••
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	440 ••	• •	440 ••	• •	••• ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• •	440 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	95 ••	• •	95 ••	• •	•• ••	• •	95 ••	• •	95 ••	• •	95 ••	• ••
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre	91 25	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	91 25	• •	•• ••	• •	91 25	• ••
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	••• ••	• •	900 ••	• •	••• ••	• •	900 ••	• •	••• ••	• •	900 ••	• ••
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	830 ••	835 ••	825 ••	825 ••	837 50	840 ••	838 75	833 75	835 ••	837 50	850 ••	858 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	•••• ••	• •	•••• ••	• •	1100 ••	• •	1100 ••	• •	1100 ••	• •	•••• ••	• ••
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	470 50	• •	••• ••	• •	467 50	• •	465 ••	• •	468 75	• •	465 ••	• ••
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1859	217 50	• •	218 75	• •	218 75	• •	220 ••	••• ••	218 75	• •	217 50	• ••
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	94 7/8	• •	94 7/8	• •	94 7/8	• •	95 •/•	• •	95 •/•	• •	95 1/8	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	94 5/8	• •	94 7/8	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	84 50	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	85 ••	• •	86 ••	• •	85 75	•
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	•• ••	• •	51 ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	• •	•• ••	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	•• •/•	• •	•• ••	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	81 1/2	• •	•• •/•	•
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	85 1/2	• •	86 1/2	• •	85 1/2	• •	86 ••	• •	87 •/•	• •	87 •/•	•
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	31 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	32 1/8	• •	31 1/4	• •	•• •/•	•
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	42 1/2	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	• •	•• •/•	•
Dº Dº 1857, jouissance janvier 1859	42 •/•	• •	41 1/2	• •	42 •/•	• •	42 •/•	• •	42 •/•	• •	42 •/•	•
Dº intérieure, jouissance janvier 1859	41 1/4	• •	41 1/2	• •	41 1/2	• •	•• •/•	• •	41 3/4	• •	41 3/8	•
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	••• ••	• •	••• ••	• •	••• ••	• •	••• ••	•	••• ••	• •	••• ••	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE 20.

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 988 — 18e ANNÉE — N° 33 — SAMEDI 13 AOUT 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

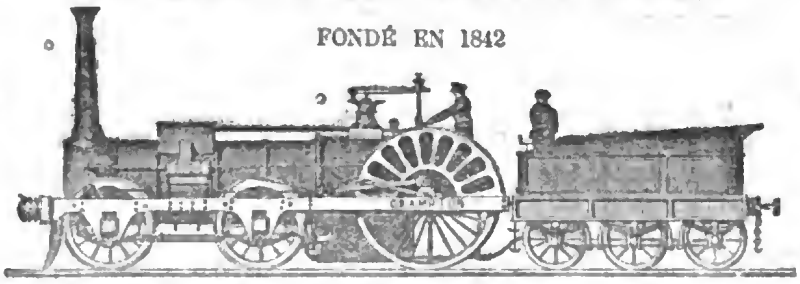
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *rue Richelieu*

On s'abonne à Londres à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES

CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des chemins de fer romains (ligne *Pio-centrale*), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 15 septembre prochain, à Paris, rue Richelieu, 99, à huit heures du soir, à l'effet de délibérer :

1° Sur la constitution en une seule et nouvelle Société anonyme de la Société Pio-centrale, de la Société du chemin de fer de Rome à la frontière napolitaine, et du chemin de fer de Rome à Frascati (ligne *Pio-Latina*) ;

2° Sur les moyens d'arriver en la meilleure forme à ladite constitution en une seule et nouvelle Société ;

3° Sur les pouvoirs à donner à l'effet d'opérer ladite constitution, et de suivre toutes approbations et homologations auprès du gouvernement pontifical.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 713. — Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 714. — Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie, 714. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 715. — Société générale de crédit industriel et commercial, 715. — Union des gaz, 715. — Chronique des chemins de fer, 715. — Situation de la Banque de France, 716. — Comptoir d'escompte de Paris. Bilan, 716. — Avis aux actionnaires, 717 — Bulletin des recettes de la semaine, 717. — Actes officiels, 717. — Comptoir d'escompte de Paris. Rapport, 718. — Société des ingénieurs civils, 720. — Chemin de fer Hainaut et Flandres. Tableau, 722. — Recettes des chemins de fer, 723, 724. — Annonces, 725. — Chronique de la Bourse, 726. — Tableau des valeurs industrielles, 727. — Bourse, 728.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les conséquences de l'ère de paix où nous venons d'entrer se développent régulièrement et sans obstacle. Les plénipotentiaires de France, d'Autriche et de Sardaigne se sont réunis lundi 8 à Zurich, et tout fait présumer que les préliminaires arrêtés à Villafranca seront confirmés et développés dans un sens favorable aux intérêts italiens et par conséquent au repos de l'Europe.

Aussi, le retour à la confiance est général ; et le marché des fonds publics montre les meilleures dispositions ; quelques encouragements donnés à l'industrie et à l'esprit d'association seraient le point de départ d'une brillante période, et nous reverrions peut-être les beaux jours de 1852. On prétend du reste que certaines mesures restrictives vont être abrogées au premier jour.

Ce serait là une heureuse nouvelle, qui serait féconde en résultats.

Cette semaine la rente 3 0/0 a conquis le cours de 70 fr., autour duquel elle privote et qui a été maintenu avec fermeté. Samedi et lundi la rente a fait un instant 70 40 ; depuis lors elle se tient à 69 70 ou 80, avec une tendance marquée à la hausse.

Les chemins de fer, quoique leurs recettes soient assez satisfaisantes, ne participent que dans de faibles proportions au mouvement ascensionnel qui semble se manifester. C'est qu'en effet, la spéculation s'est beaucoup amoindrie sur les actions des chemins de fer français. Nous avons indiqué déjà la principale raison de ce phénomène : c'est le classement et la division des titres, qui aujourd'hui se trouvent pour ainsi dire immobilisés.

Le bilan de la Banque de France au 11 août présente d'assez notables changements comparativement au bilan du mois de juillet Le portefeuille a diminué de près de 69 millions, savoir : 37,394,000 fr. sur le portefeuille de Paris, et 31,394,000 fr. sur le portefeuille des succursales ; par contre, le numéraire a augmenté d'environ 68 millions. Les avances sur effets publics ont diminué d'environ 2 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer ont subi une réduction beaucoup plus sensible ; elles ont été réduites de 150 millions à 82, c'est-à-dire de 68 millions. Cette diminution porte tout entière sur les avances de la Banque à Paris ; de 120 millions, ces avances ont descendu à 52, et correspond à l'émission des obligations des Compagnies, dont la Banque a été chargée. Les avances de même nature, dans les succursales, sont restées stationnaires à 30 millions.

La diminution totale des avances tant sur rentes que sur actions et obligations, est donc de 70 millions. Les comptes courants des particuliers ont subi une réduction de pareille somme. Les deux chapitres se compensent, c'est ce qui explique comment l'encaisse de la Banque s'est accru de tout le montant de la diminution de son portefeuille.

Les autres chapitres présentent peu de variations. La circulation des billets s'est accrue d'environ 2 millions ; le compte courant du Trésor créditeur s'est également accru de 2 millions et demi.

Digitized by Google

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 14 Janvier 1859	526	461	56	103	45	755	71	214
Au 10 Février.....	524	484	40	111	45	725	65	264
Au 10 Mars.....	557	447	39	115	45	706	89	257
Au 14 Avril.....	544	445	40	126	45	737	76	238
Au 12 Mai.....	518	511	44	145	70	736	95	300
Au 9 Juin.....	571	535	44	153	70	669	204	338
Au 14 Juillet.....	560	532	43	150	65	734	176	283
Au 11 **Août**.....	**628**	**463**	**40**	**82**	**65**	**236**	**179**	**213**
Augmentation...	68	»	»	»	»	2	3	»
Diminution.....	»	69	3	68	»	»	»	70

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 25, ferme à 69 25.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 25, ferme à 97 25.

Les coupures escomptables de l'emprunt sont cotées 70 25, et les coupures non escomptables 69 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève.....	79.46 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.....	60.63 0/0
Victor-Emmanuel.....	40.20 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	25,88 0/0
Ouest suisse.....	22.00 0/0
Autrichiens.....	21.20 0/0
Midi.....	20.21 0/0
Dauphiné.....	19.70 0/0
Est.....	2.96 0/0
Bességes a Alais.....	0.01 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Orléans.....	1.57 0/0
Ardennes.....	4.23 0/0
Saragosse.....	8.89 0/0
Nord.....	12.66 0/0
Ouest.....	13.95 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	5 août	12 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	69 95	69 25	» 20	» »
Banque de France	2850 »	2825 »	» »	25 »
Consolidés.....	95 1/8	95 3/8	» 2/8	» »
Crédit foncier...	655 »	660 »	5 »	» »
Crédit mobilier..	858 75	837 50	» »	21 25
Comptoir d'Esc[te]	630 »	620 »	» »	10 »
Orléans.....	1373 75	1371 25	» »	2 50
Nord.....	935 »	930 »	» »	5 »
Nord nouveau...	817 50	815 »	» »	2 50
Est.....	660 »	650 »	» »	10 »
Paris-Méditerran[e]	880 »	871 25	» »	8 75
Midi.....	520 »	515 »	» »	5 »
Ouest.....	560 »	560 »	» »	» »
Genève.....	537 50	535 »	» »	2 50
Dauphiné.....	515 »	520 »	5 »	» »
Graissessac-Béziers	170 »	165 »	» »	5 »
Ardennes ancien.	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	470 »	475 »	5 »	» »
Ch. Autrichiens..	575 »	565 »	» »	10 »
Victor-Emmanuel	410 »	412 50	2 50	» »
Russes.....	501 25	500 »	» »	1 25
Romains.....	385 »	387 50	2 50	» »
Sud-Autrich.-Lombards	570 »	560 »	» »	10 »
Saragosse.....	455 »	450 »	» »	5 »

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET LA MÉDITERRANÉE.

Chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie. — Embranchement de Privas à la ligne de Lyon.

On trouvera ci-après le décret impérial qui déclare d'utilité publique l'exécution :

1° D'un chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie, avec embranchement sur Draguignan ;

2° D'un embranchement de Privas (Ardèche) à la ligne de Lyon, et du prolongement de cet embranchement jusqu'à Crest (Drôme).

Ainsi se trouvent transformées en concessions définitives deux des lignes comprises dans les concessions éventuelles faites aux Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par les conventions et décrets des 11 août et 19 juin 1857.

Par la loi du 11 juin 1859 et les conventions y annexées, qui ont modifié les lois et conventions antérieures, l'Etat a accordé la garantie de 4 fr. 65 c. d'intérêt et amortissement sur un capital de 11 millions de francs pour la ligne de Privas à Lyon, et sur un capital de 60 millions pour la ligne de Toulon à Nice.

Le chemin de Privas passera par la vallée de Chomérac, par ou près le Pouzin, à ou près la Voulte, et aboutira à la ligne principale, à ou près la station de Livron. Il sera prolongé de Livron vers Crest, par ou près Allex.

Le chemin de Toulon à la frontière d'Italie passera par ou près Soliès-Pont, Vidauban, Fréjus, Cannes et Antibes.

Aux termes de la convention du 11 avril 1857, qui n'a pas été modifiée sur ce point, la Compagnie doit exécuter lesdites lignes dans un délai de huit ans, à partir du décret de concession définitive.

Les considérants du décret portent que c'est la Compagnie elle-même qui a demandé que la concession éventuelle fût transformée en concession définitive.

Le développement considérable qu'a pris dès le début le trafic sur la ligne de Marseille à Toulon devait, en effet, encourager la Compagnie à compléter son réseau.

On assure que ses travaux d'exécution vont commencer dans la direction de l'Esterel, entre Fréjus et Cannes, qui deviendra le centre des opérations de construction.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le 4 août à Genève, sous la présidence

Digitized by Google

de M. Morisseau, administrateur désigné, à cet effet par MM. les membres du Conseil d'administration.

Après la formation régulière du bureau, M. Legrand Duruflé, secrétaire de la Compagnie, a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration sur la marche des travaux et la situation des affaires de la Compagnie. Nous publierons ce document dans l'un de nos prochains numéros, ainsi que les propositions qui ont été soumises à l'assemblée.

F. GRIMAUD.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 5 AOUT 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des Actions au 5 AOUT
Paris-Méditerranée	42.465 56	880 »
Nord	34.017 »	935 »
Orléans	24.877 28	1373 75
Ouest	23.234 16	560 »
Besaëges	22.167 53	460 »
Est	20.588 91	660 »
Genève	16.060 66	537 50
Midi	14.106 64	520 »
Ardennes	11.591 87	440 »
Dauphiné	11.108 20	515 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	30.319 21	570 »
Autrichiens	12.343 42	575 »
	Au 29 juillet.	
Saragosse	12.895 02	445 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Le Conseil d'administration de la Société générale de crédit industriel et commercial vient de se compléter par la nomination de quatre administrateurs, MM. Rey de Foresta, Albert Rostan, Hochet et West.

En conséquence, le Conseil d'administration est composé comme il suit :

MM.

Le marquis D'AUDIFFRET, sénateur, président;
LECHTLIN, directeur de la banque de l'Algérie, vice-président;
Armand DONON, de la maison de banque Donon, Aubry, Gautier et Ce;
William GLADSTONE, de la maison J. Thomson, T. Bonar et Ce, administrateur du chemin de fer d'Orléans;
ARLÈS-DUFOUR, négociant, membre de la chambre de commerce de Lyon et du conseil général du Rhône;
David HANSEMANN, ancien ministre des finances de Prusse, directeur de la banque d'escompte de Berlin;
Michel MONTANÉ, négociant, ancien député, ancien membre de la chambre de commerce de Bordeaux, membre du conseil général de la Gironde;
Le baron PORTALIS, receveur général de Seine-et-Oise, à Versailles;
DURRIEU, receveur général du Bas-Rhin, à Strasbourg;
PARENT, de la maison Parent et Schaken, de Paris, administrateur du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée;
Le prince SOLTYKOFF;
BOURNET-AUBERTOT, négociant à Paris;
Gabriel DEHAYNIN, négociant, de la maison de commerce Dehaynin père et fils de Paris;
Ferdinand BARROT, sénateur, vice-président de la commission municipale de Paris;
REY DE FORESTA, administrateur du chemin de fer de la Méditerranée et des Docks de Marseille;
Albert ROSTAN, administrateur des Messageries impériales et des Docks de Marseille;
HOCHET, directeur des mines et forges de Fourchambault;
WEST, président du Conseil d'administration des mines de la Loire;

MM. Germain THIBAULT, ancien président de la chambre de commerce de Paris, et Natalis RONDOT, délégué de la chambre de commerce de Lyon, ont été chargés des fonctions de censeurs.

F. GRIMAUD.

UNION DES GAZ.

Les actionnaires de l'Union des gaz se sont réunis le 6 courant en assemblée générale extraordinaire.

Le bureau était composé de M. Labot, président du Conseil de surveillance; de MM. Brettmayer et Emile Trélat, scrutateurs, et de M. Amédée Sellier, secrétaire.

Après un vote confirmatif de toutes les délibérations qui ont modifié la constitution de la Société, il a été donné lecture des rapports du Conseil de surveillance et de la gérance, ainsi que d'un rapport spécial sur l'acquisition de l'usine de Milan, qui ajoute près de 17,000 becs aux 49,000 déjà éclairés par la Société, et élève à environ 2,600,000 le chiffre de sa recette brute annuelle d'éclairage.

Les résolutions suivantes ont été adoptées après discussion sur l'opportunité de vendre l'usine de Toulouse :

1° L'assemblée générale extraordinaire ratifie le projet de la vente de l'usine de Toulouse et accessoires faite par la gérance à M. Vincent Cibiel au prix total de 950,000 fr., et donne en tant que besoin tous pouvoirs aux gérants ou à l'un d'eux pour arrêter toutes conditions et termes de paiement, passer et signer tous actes nécessaires;

2° L'assemblée donne acte de la communication qui lui a été faite du rapport spécial sur l'acquisition de l'usine à gaz de Milan;

3° L'assemblée approuve et ratifie la transaction passée avec M. Omer Saluton, ancien gérant, le 17 mars 1859;

4° Le Conseil de surveillance est délégué pour procéder, par la voie d'usage, à la désignation des 40 obligations à amortir pour l'année 1859.

Cette désignation aura lieu, le samedi 13 courant, au siége social, à trois heures de relevée;

5° Est approuvée la nomination déjà faite par le Conseil de surveillance, conformément aux statuts, de MM. Eugène Brettmayer, Brois, de Mengeot et Labot, comme membres du Conseil de surveillance;

6° Tous pouvoirs sont donnés à la gérance pour poursuivre, de concert avec le Conseil de surveillance, la transformation de la Société en Compagnie anonyme française ou étrangère.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le Conseil d'administration des chemins de f de la ligne d'Italie, réuni à Genève à l'occasion de l'assemblée annuelle des actionnaires, n'a pas voulu se séparer avant de faire une excursion sur la première section du réseau de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et du Simplon livrée au public depuis le 14 juillet dernier.

Samedi 6 août, le bateau à vapeur l'*Italie*, magnifiquement pavoisé, ayant à bord le Conseil d'administration et plusieurs conseillers d'Etat de Genève et des actionnaires de la Compagnie, s'élançait sur ce beau lac Léman, l'une des merveilles de la Suisse, et se dirigeait à toute vapeur sur le petit village appelé Bouveret, situé au fond du lac, sur la côte sud de Savoie, et qui sert de tête de ligne au chemin d'Italie.

Une superbe jetée, construite dans le lac, donne à cette gare un aspect des plus pittoresques. En sortant du bateau on met le pied sur la voie ferrée. Jamais ces deux éléments, le fer et l'eau, n'ont été plus rapprochés, et l'on pourrait dire qu'il sont fondus ensemble.

Le train d'honneur placé sous un arc-de-triomphe en feuillage, attendait le Conseil d'administration et ses invités; à quatre heures, M. Vauthier, ingénieur de la Compagnie, conduisant la machine, a lancé le train. A chaque station la population était accourue, la municipalité en tête, pour exprimer ses sympathies aux promoteurs de cette voie ferrée qui doit changer les destinées de ce pays. En une heure la distance était franchie.

Sept stations composent cette section et forment trente-huit kilomètres; savoir, Bouveret, Vouvry, Mouthey, Saint-Maurice, Evionnaz, Vernayas et Martigny. Un tunnel creusé dans le roc vif en avant de Saint-Maurice, est un ouvrage des plus remarquables.

De la station de Vernayas on aperçoit la gorge de Triant d'où descend la magnifique cascade nommée Pissevache à cause de sa forme,

Digitized by Google

et dont les eaux bouillonnantes attirent l'attention des voyageurs. A Martigny on découvre les fameuses vallées qui conduisent l'une au mont Blanc et l'autre au Saint-Bernard. Plus loin se dessinent, au milieu d'un paysage gigantesque, les montagnes du Simplon que la vapeur saura bien atteindre.

Après les cérémonies de la bénédiction des machines, faites par le vénérable prieur de St-Maurice, en l'absence de Monseigneur l'évêque de Sion, qu'une indisposition retenait à son diocèse, un banquet a réuni tous les invités.

Cette journée marquera dans les annales du pays du Valais.

— Les Compagnies des chemins de fer d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée ont soumis à l'homologation de l'administration supérieure un tarif commun concerté entre elles, pour le transport des produits métallurgiques expédiés de divers points de la partie nord de la ligne de Paris à la Méditerranée, à destination des principales gares du réseau d'Orléans, et *vice versâ*. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, par une décision du 30 juillet, a homologué ce tarif, mais seulement à titre provisoire.

— On annonce que Limoges sera prochainement doté d'un nouveau chemin de fer qui reliera la ligne de Châteauroux avec Bordeaux et Cette. Le chemin de fer de Limoges à Thiviers, qui forme le premier tronçon de la ligne de Limoges à Agen, a été approuvé par l'administration supérieure à la date du 28 décembre 1858. Les plans parcellaires pour le département de la Haute-Vienne ont été soumis aux enquêtes prescrites par l'article 5 de la loi du 3 mai 1841. Dans quelques jours, la Compagnie poursuivra le jugement d'expropriation.

— Les travaux du chemin de fer entre Aire et Tarbes sont poussés avec la plus grande activité ; mais malgré les efforts de la Compagnie, il est douteux que la ligne puisse être ouverte au public après le prochain voyage de Leurs Majestés dans le midi. Il paraît, en effet, que, dans certains endroits, le train impérial passera sur des traverses posées sur des terrains qui sont encore en ce moment à l'état de prairies. Ce n'est que plus tard que le ballast pourra être posé.

— Le gouvernement de la Toscane vient d'autoriser la constitution d'une société anonyme, sous le titre de *Société des chemins de fer toscans réunis*, ayant pour objet l'achèvement et l'exploitation des chemins de fer Léopold, Lucques-Pise et Lucques-Pistoja. La nouvelle Société devra, sur-le-champ, construire à ses frais la ligne (avec pont sur l'Arno) de jonction du chemin Léopold avec celui de Lucques-Pise.

— On écrit de Madrid :

« Le ministre fait les plus grands efforts pour activer l'exécution des chemins de fer espagnols. Tous les journaux de Madrid ont annoncé, au commencement de cette semaine, que la Compagnie du Nord avait reçu du gouvernement la promesse d'une avance de vingt-cinq millions de réaux dans le cas où elle prouverait qu'avec ce secours elle serait en état de livrer à la circulation, dans le courant de l'année prochaine, les sections de San-Chidrian à Burgos et Alar et celle de Madrid à l'Escurial. L'annonce de cette mesure a soulevé quelques réclamations, mais la question d'utilité et peut-être de nécessité publique l'emportera probablement ; rien n'empêchera, du reste, que les cortès ne légalisent ce qu'il pourrait y avoir d'extraordinaire dans la faveur dont la Compagnie du Nord serait l'objet.

» Le célèbre banquier qui a imprimé le premier mouvement à l'industrie des chemins de fer en Espagne, M. José de Salamanca, est concessionnaire du chemin de fer qui doit unir le Portugal à l'Espagne ; cette nouvelle a été accueillie avec joie à Madrid, parce que tout le monde, y compris même ses ennemis politiques, rend hommage à son activité et à son habileté industrielle. Il exécute en ce moment de véritables tours de force sur sa ligne de Tudela, la plus difficile de l'Espagne, après celle de Burgos à Irun, dont s'est chargé le Crédit mobilier français. »

F. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 14 août 1859

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	274,078,771 10
Numéraire dans les succursales	353,664,393 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	3,029,456 06
Portefeuille de Paris, dont 86,487,306 fr. 04 c. proveonant des succursales	207,871,906 43
Portefeuille des succursales, effets sur place	255,649,488 »
Avances sur lingots et monnaies	361,300 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	520,000 »
Avances sur effets publics français	27,080,200 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	13,503,800 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	52,094,588 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales	30,053,250 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	738,900 »
Avances sur obligations dans les succursales	412,000 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	65,000,000 »
Reotes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	52,198,338 18
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	6,679,269 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	526,150 03
Divers	5,654,064 65
	1,366,098,814 59

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en additioo au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	735,894,725 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	6,135,902 52
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	9,772,272 »
Compte courant du Trésor, créditeur	178,731,992 63
Comptes courants de Paris	181,305,261 24
Comptes courants dans les succursales	31,376,584 »
Dividendes à payer	1,641,937 25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées	2,169,107 51
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	3,441,766 30
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,751,195 65
Excédant de rentrées sur les effets en souffrance	6,815 72
Divers	3 755,467 36
	1,366,098,811 59

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 juillet 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,868,515 87	
Espèces à la Banque	3,000,979 50	6,469,495 37
Portefeuille :		
Paris	41,691,200 84	
Province	13,431,759 85	
Etranger	5,507,315 39	60,630,366 08
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		3,815,391 84
Correspondants :		
De province	9,160,432 61	
Etrangers	1,393,310 60	10,553,743 21
Crédits sur connaissements et nantissements		6,531,054 30
Frais généraux		69,524 15
Effets en souffrance. — Exercice courant		7,381 53
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,406,928 12
		110,923,182 67

PASSIF.

Capital :		
Actions réalisées	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-comptoirs		4,183,864 65
Réserve		3,940,735 45
Comptes courants d'espèces		33,359,625 90
Acceptations à payer		7,169,999 33
Dividendes à payer		614,408 66
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	9,682,434 74	
Par faillites du Tribunal de commerce	163,661 04	9,846,095 78
Correspondants :		
De province	10,042,613 40	
Etrangers	646,300 80	10,688,914 20
Profits et pertes		331,977 67
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		1,118 01
Divers		785,143 04
		110,923,182 67

Risques en cours au 31 juillet 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille	60,630,366 08
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	5,425,663 44
	65,056,029 52

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

PINARD.

Digitized by Google

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 août.— **Compagnie des chemins de fer Lombards-Vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation de l'assemblée annuelle ordinaire, à Vienne, au siége social, Walner strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Paris, chez MM. de Rothschild, et à Vienne, au siége social.

25 août.— **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Vienne, au siége social, Walner strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild.

15 septembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er août. — **Comptoir national d'escompte.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859-1850, soit 15 fr. par action, rue Bergère, 14.

5 août. — **Chemin de fer Hainant et Flandre.** — Intérêts de 6 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainant et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Du 16 au 31 août. — **Chemin de fer impératrice Elisabeth.** — Dernier appel de 15 0/0 formant libération des actions. A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

26 août au 5 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. Versement à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier.

1er au 15 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 fr. par action.

1er au 15 septembre.— **Chemin de fer Victor-Emmanuel.**— Appel du dernier versement de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

ÉCHANGES DE TITRES

A partir du 15 août. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des titres à raison de deux actions anciennes contre une nouvelle, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 3 au 26 août. — **Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux.** — Souscription à la deuxième série de 500 actions de 1,000 fr.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces du 30 juillet, page 692.

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.**— Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1850. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

F. G.

ACTES OFFICIELS.

Décret portant cession à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée : 1° de la ligne de Toulon à la frontière d'Italie, avec embranchement sur Draguignan ; 2° d'un embranchement de Privas (Ardèche) à la ligne de Lyon à Avignon, et prolongement jusqu'à Crest (Drôme).

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 19 juin 1857, portant approbation de la convention passée avec la Compagnie du che-

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 30 juillet au 5 août...	1618	1,111,951 77	687 22	1611	1,075,172 11	667 39	2 96	» »
ORLÉANS (1)	30 — 5 — ...	1475	1,177,164 06	798 09	1475	1,199,249 50	813 05	»	1.87
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	30 — 5 — ...	1406	2,080,395 82	1,479 65	1346	1 582,009 92	1,175 41	25.88	»
OUEST (1)	30 — 5 — ...	1188	1,020,422 56	858 95	1145	1,143,050 12	998 30	»	13.95
NORD (1)	30 — 5 — ...	964	1,017,681 13	1,055 » »	919	1,110.472 92	1,208 » »	»	12.66
MIDI (1)	30 — 5 — ...	793	378,745 60	477 61	793	315,042 07	397 28	20.21	»
LYON A GENÈVE	30 — 5 — ...	231	202,051 65	874 68	227	110,635 75	487 38	79.46	»
ARDENNES (1)	30 — 5 — ...	157	60,041 39	382 42	92	30,739 72	399 36	»	4.23
DAUPHINÉ	30 — 5 — ...	134	54,990 92	410 38	134	45,941 13	342 86	19.70	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	30 — 5 — ...	33	20,585 60	622 29	33	20,410 10	618 50	0.61	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	30 — 5 — ...	1323	360,168 » »	272 » »	1323	297,176 » »	224 » »	21.20	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	30 — 5 — ...	1185	1,464,279 40	1,235 67	1070	823,110 38	769 26	60.63	» »
SARAGOSSE	23 — 29 juillet.....	482	215,029 60	446 12	455	222,783 35	489 63	»	8 89
VICTOR-EMMANUEL	16 — 22 — ...	214	135,603 09	638 61	194	88,303 64	455 48	40.20	» »
OUEST SUISSE	29 — 4 août ..	80	32,507 64	406 31	80	26,640 10	333 » »	22.» »	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. GRIMAUD.

Digitized by Google

min de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 11 avril de la même année; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'article 8 de ladite convention, lequel porte concession éventuelle à ladite Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, notamment d'une ligne de Toulon à Nice desservant, soit directement, soit par embranchement, la ville de Draguignan, et d'un embranchement de Privas vers un point à déterminer de la ligne de Lyon à Avignon avec prolongement jusqu'à Crest;

En ce qui concerne la ligne de Toulon à Nice :

Vu le mémoire descriptif des travaux à exécuter pour l'établissement de la ligne de Toulon à Nice, ainsi que les plans, profils et devis à l'appui ;

Vu les registres de l'enquête ouverte dans le département du Var ;

Vu la délibération de la commission d'enquête du 2 mai 1857 ;

Vu les procès-verbaux des conférences ouvertes avec les officiers du génie militaire, les 11, 14 et 18 avril 1857 ;

Vu les rapports de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département des 30 mai et 30 juin 1857 ;

Vu l'avis de notre préfet du Var du 25 juillet 1857;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 27 mai 1858 ;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics du 5 juillet, et la dépêche de notre ministre de la guerre du 22 du même mois, portant adhésion audit avis ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer du 8 janvier 1859 ;

Vu les lettres de la Compagnie des 1er mai et 21 octobre 1858, par lesquelles elle demande que la concession éventuelle qui lui a été faite de la ligne de Toulon à Nice soit rendue définitive, et déclare accepter le tracé proposé ;

Vu une autre lettre de la Compagnie, du 17 juin 1859, relative à l'évaluation des produits probables de ladite ligne ;

En ce qui concerne l'embranchement de Privas à la ligne de Lyon à Avignon et son prolongement jusqu'à Crest :

Vu la notice descriptive de l'embranchement de Privas à la ligne de Lyon à Avignon, par la vallée de l'Ouvèze, les plans et profils à l'appui ;

Vu le registre de l'enquête ouverte dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche ;

Vu les délibérations des commissions d'enquête des 14, 31 octobre 1857 et 16 janvier 1858 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de l'Ardèche du 17 novembre 1857, et les rapports de l'ingénieur en chef du département de la Drôme des 30 novembre 1856 et 17 avril 1858 ;

Vu les avis de nos préfets de l'Ardèche et de la Drôme des 10 décembre 1857 et 29 avril 1858;

Vu les pièces et plans du tracé dudit embranchement de Privas à la ligne de Lyon à Avignon, dans l'hypothèse du passage par la vallée de Chomérac ; ensemble une carte générale des deux tracés concurrents ;

Vu la notice explicative concernant le prolongement jusqu'à Crest dudit embranchement de Privas à la ligne de Lyon à Avignon ; ensemble les plans et profils de ladite ligne;

Vu le registre de l'enquête ouverte sur ce projet dans le département de la Drôme ;

Vu la délibération de la commission d'enquête du 11 avril 1858 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du 25 juillet 1858 ;

Vu l'avis de la lettre de notre préfet de la Drôme du 27 et du 30 du même mois ;

Vu les lettres de la Compagnie des 12 juillet et 17 août 1858, par lesquelles elle demande qu'il lui soit fait concession définitive de l'embranchement de Privas à la station de Livron, par Chomérac, avec prolongement vers Crest ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 1er juillet et 25 octobre 1858;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer du 18 octobre 1858 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique l'exécution :

1° D'un chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie, avec embranchement sur Draguignan ;

2° D'un embranchement de Privas (Ardèche) à la ligne de Lyon à Avignon et le prolongement dudit embranchement jusqu'à Crest (Drôme).

En conséquence, la concession desdits chemins et embranchements accordés à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et la Méditerranée, par les conventions et décrets susvisés des 11 avril et 19 juin 1857, est déclarée définitive.

Art. 2. Le chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie passera par ou près Solliès-Pont, Vidauban, Fréjus, Cannes et Antibes.

L'embranchement sur Draguignan partira d'un point de la ligne principale à déterminer par décret rendu en conseil d'Etat, et aboutira à ou près de ladite ville, en un point à déterminer par l'administration.

Art. 3. L'embranchement de Privas à la ligne de Lyon à Avignon passera par la vallée de Chomérac, par ou près le Pouzin, à ou près la Voulte, et aboutira à la ligne principale à ou près la station de Livron.

Ledit embranchement sera prolongé de ladite station vers Crest et passera par ou près Allex.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé, sur les embranchements et prolongements mentionnés au présent article, à 0m,015 par mètre.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 3 août 1859.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Assemblée générale ordinaire du 30 juillet 1859.

COMPTE RENDU

DES OPÉRATIONS DU COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS PENDANT L'EXERCICE 1858-59.

Messieurs,

Vous voudrez bien vous rappeler qu'après avoir entendu la lecture de ce rapport, vous aurez à procéder à plusieurs élections. MM. Cobin, Dubochet et Ogereau, administrateurs, et M. Lucy-Sédillot, censeur, sont arrivés au terme de leur mandat. Vous devrez ou les réélire ou les remplacer.

Opérations du Comptoir.

Le Comptoir, comme tous les établissements financiers, s'est ressenti cette année de la situation générale et des circonstances que le pays a traversées. Le chiffre de 703,757,423 fr. 92 c., auquel se sont élevées ses affaires, est inférieur de 77 millions à celui de l'année dernière.

Dans ce total, l'escompte, qui n'a pas cessé d'être notre principale opération, représente une somme de 562,961,538 fr. 96 c.; nos encaissements y figurent pour 30,295,163 fr. 51 c.; nos avances sur fonds publics, pour 42,890,208 fr. 75 c.; et les crédits sur connaissements et nantissements divers, pour 27,610,512 fr. 70 c.

Il est à remarquer que la diminution que nous vous signalons, et qui a porté sur nos escomptes comme sur nos autres opérations, ne concerne pas notre clientèle de Paris. Si les Sous-Comptoirs nous ont fourni moins de papier, si nous en avons moins reçu de nos correspondants de province, le commerce parisien nous en a présenté à l'escompte pour 4 millions de plus que l'année dernière.

Caisse.

Dans le cours de cette année, la caisse, dont le solde, au 30 juin 1858, était de 2,192,018 fr. 41 c., a reçu		660,155 062 29
Elle a payé		660,606,603 80
C'est un mouvement total de		1,320,751,666 09
La moyenne des paiements par mois a été de		55,050,550 31

Portefeuille.

A la fin du précédent exercice, notre portefeuille contenait	36,017 effets s'élevant à	48,436,191 41
Il y est entré, du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859,	999,735	633,256,702 47
Total,	1,035,752	681,692,893 88
Il est sorti de notre portefeuille, dans le cours de cette même année	988,432	621,975,622 05
Il y restait, par conséquent, au 30 juin dernier	47,320	59,718,271 83

Les valeurs réescomptées par le Comptoir ou envoyées à l'encaissement montant, à la même date, à 11,606,982 48

Nos risques, au 30 juin dernier, tant en portefeuille qu'en circulation, étaient de 64,580,254 87

Comptes d'espèces.

Les comptes courants d'espèces ont été crédités, cette année, de	172,663,084 05
Ils ont été débités de	165,718,411 »
Et le solde de ces comptes s'élevait, au 30 juin dernier, à	28,670,266 46
Au 30 juin 1858, il n'était que de	21,754,593 43

Le minimum des sommes déposées pendant le cours de l'exercice n'est pas descendu au-dessous de 22,267,511 fr. 20 c.

Contentieux.

Le solde des effets entrés au contentieux, durant cet exercice, montait, au 30 juin dernier, à	164,528 14
Après en avoir déduit les recouvrements opérés sur le contentieux ancien et qui représentent une rentrée nette, soit une somme de	78,951 45
La différence, qui est de	85,576 69

a été, à notre ordinaire, passée par profits et pertes.

Frais généraux.

Nos frais généraux présentent peu de variation. Ils ont été, l'année dernière, de 686,276 fr. 77 c.;

Digitized by Google

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS

Bilan au 30 juin 1859

ACTIF.

Caisse. — Espèces en caisse	1,730,476 90	
— Espèces à la Banque. . .	1,915,946 61	3,646,423 51
Portefeuille. — Paris.	41,530,015 49	
— Province	13,330,960 24	
— Etranger	3,857,296 10	59,718,271 83
Immeubles		430,298 07
Avances sur fonds publics et valeurs diverses		4,263,484 89
Crédits sur connaissements et nantissements.		6,661,034 75
Correspondants de province.	8,909,390 98	
— étrangers.	1,624,566 02	10,533,957 »
Effets en souffrance des Exercices clos. .	803,509 72 Mém.	1 »
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		1,961,440 79
		107,223,961 84

PASSIF.

Capital du Comptoir. — Actions réalisées.	20,000,000 »	
— Actions à émettre.	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-Comptoirs		4,183,864 65
Réserve statutaire		3,940,235 43
Comptes courants d'espèces.		28,679,266 48
Acceptations à payer.		9,306,712 87
Dividendes à payer. — Semestres arriérés. .	15,497 26	
— Semestre au 30 juin 1858	600,000 »	615,497 26
Effets remis à l'encaissem[t] par divers. . .	8,834,438 40	
— — par faillites du dép[t] de la Seine	133,650 90	8,968,089 30
Correspondants de province.	10,236,436 86	
— étrangers.	331,312 12	10,567,948 98
Profits et pertes. — Réescompte du portefeuille.	171,642 10	
— Solde non réparti. . .	2,262 45	173,904 55
Divers		788,442 35
		107,223,961 84

ÉTAT COMPARATIF DES QUATRE DERNIERS EXERCICES.

Montant des opérations.

Exercice 1854-55.		Exercice 1855-56.		Exercice 1856-57.		Exercice 1857-58.	
Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.	Effets.	Sommes.
938.898	735.333.235 31	942.746	732.037.259 03	985.066	780.815.867 36	999.735	703.757.423 92

Mouvement du compte de profits et pertes.

	Exercice 1855-1856.	Exercice 1856-1857.	Exercice 1857-1858.	Exercice 1858-1859.
Montant des escomptes et commissions diverses.	5.240.903 85	5.637.693 16	5.483.387 68	4.099.140 83
Montant des réescomptes et pertes diverses.	3.584.697 50	3.605.948 90	3.487.186 81	2.238.098 81
Bénéfice net réparti	2.256.206 35	2.029.734 26	1.990.160 87	1.861.041 52
Montant du dividende par action	47 »	43 »	42 »	33 »

Digitized by Google

cette année, ils sont de	696,385 57
répartis ainsi entre divers chapitres :	
Honoraires et appointements,	476,679 36
Droits de présence,	24,350 »
Ports et affranchissements de lettres,	56,931 68
Loyer,	27,500 »
Frais divers : contributions, patente, impressions, fournitures des bureaux, service du poste, etc.,	110,924 53
Somme égale,	696,385 57

Compte de profits et pertes.

PREMIER SEMESTRE.

Au 31 décembre 1858, conformément à nos statuts, nous avons arrêté nos écritures et nous avons distribué un dividende de 18 francs. A cette époque, le solde créditeur du compte de profits et pertes était de 1,015,888 83

qui ont été répartis de la manière suivante :

Intérêts du capital à 2 p. 0/0 pour six mois,	400,000 »
Réserve relative à l'affaire du Sous-Comptoir des denrées coloniales,	150,000 »
Réserve statutaire,	108,972 20
Dividende, en dehors de l'intérêt du capital,	320,000 »
Gratifications aux employés,	20,000 »
Caisse de prévoyance,	10,000 »
Reliquat,	6,916 63
Somme égale,	1,015,888 83

Deuxième semestre.

Au 30 juin dernier, notre compte de profits et pertes présentait un solde créditeur de	734,683 25
que nous vous proposons de distribuer ainsi :	
Intérêts du capital,	400,000 »
Réserve spéciale,	35,000 »
Réserve statutaire,	67,420 80
Dividende,	200,000 »
Gratifications aux employés,	20,000 »
Caisse de prévoyance,	10,000 »
Reliquat,	2,262 45
Somme égale,	734,683 25

Récapitulation.

Les deux semestres réunis donnent, pour l'année entière, un bénéfice de	1,743,055 45
Ainsi répartis :	
Aux actionnaires, soit à titre d'intérêt, soit à titre de dividende,	1,320,000 »
A la réserve statutaire,	176,393 »
A celle dite du Sous-Comptoir des denrées coloniales,	185,000 »
Aux employés, pour gratifications,	40,000 »
A la caisse de prévoyance,	20,000 »
Solde non réparti,	2,262 45
Somme égale,	1,743,055 40

Dividende.

Messieurs,

En résumé, après avoir reçu 18 fr. par action sur les produits du 1er semestre, il vous reste encore à recevoir 15 fr. sur ceux du 2e semestre. C'est un dividende total de 33 fr. par action, soit de 6 3/5 0/0 par action de 500 fr.

Nous vous rappellerons que notre réserve statutaire, augmentée au 30 juin dernier de 136,393 fr., s'élève aujourd'hui à 3,940,235 fr. 43 c.

En tenant compte et des circonstances et de la réduction, depuis un an, du taux de l'intérêt, on ne s'étonnera pas d'un résultat que les gens d'affaires considéreront avec nous comme un témoignage de la prospérité continue du Comptoir.

Si vous donnez votre approbation aux comptes que nous venons de vous soumettre, la caisse du Comptoir payera les 15 fr. afférents au second semestre de l'exercice de 1858 à 1859 à partir du 1er août prochain.

RAPPORT

du comité de censure du Comptoir d'escompte.

(Année 1858-1859.)

Messieurs,

Le rapport qui vient de vous être lu explique les opérations et la bonne situation du Comptoir.

En assistant régulièrement aux réunions des Comités, ainsi qu'aux délibérations du Conseil d'administration, nous avons participé à la discussion des affaires, dont nous avons suivi toutes les phases. Tous les actes de l'administration ont été portés à notre connaissance. Les résultats constatés par la comptabilité et les documents qui nous ont été soumis nous permettent de dire que toutes les opérations ont été faites avec la plus grande régularité. Nous devons ajouter que nos fonctions de censeurs nous ont été rendues faciles par le concours de tous, pour observer les statuts qui nous régissent.

Les circonstances générales de l'année qui vient de s'écouler étaient peu propices au développement des affaires commerciales et industrielles.

La tâche à remplir était grande pour donner satisfaction aux intérêts des actionnaires, alors que l'aliment commercial était restreint et que tout commandait une extrême prudence.

Votre Conseil d'administration, d'accord avec la direction, nous paraît avoir atteint le but désiré par les résultats relativement satisfaisants qui viennent de vous être présentés.

Le Comptoir n'a point eu, cette année, à supporter de pertes importantes ; mais, malgré tout le soin apporté à l'examen des affaires, il est impossible de faire disparaître complétement les chances aléatoires.

Le contentieux, passé comme d'habitude au débit du compte de profits et pertes, est notablement au-dessous de celui de l'année dernière. Il était, l'an passé, de 111,778 fr. 49 c. ; il n'est, cette année, que de 85,576 fr. 69 c., soit une différence en moins de 26,201 fr. 80 c.

Si les opérations diverses du Comptoir ont subi une diminution sur le chiffre total, il est à remarquer, cependant, que celui des escomptes de Paris est de 4 millions supérieur à celui de l'année dernière, malgré les circonstances défavorables de ces derniers temps. N'est-ce pas la preuve que, tout en subissant l'influence générale de la situation, le Comptoir a conquis sur la place de Paris, où il est le mieux connu, une position toujours grandissant ?

La confiance des déposants mérite aussi d'être signalée.

Le compte de dépôts, dont le minimum n'a jamais été au-dessous de 22 millions, a souvent atteint le maximum statutaire.

Comme vous le voyez, Messieurs, le Comptoir présente un ensemble satisfaisant que nous nous plaisons à vous signaler.

Cette situation, n'en doutez pas, est due à la sagesse apportée dans les opérations du Comptoir ; nous sommes heureux de pouvoir en féliciter le Conseil d'administration et la direction.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 4 février 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Deux mots encore, Messieurs, pour effleurer un sujet qui demanderait cependant de longs développements : je veux parler de la *seconde source de produits* inhérente à l'ouverture du canal de Nicaragua, celle qui doit résulter de la mise en valeur de la vaste zone de territoire bordant les deux rives de cette voie navale, concédée dès ce jour, ainsi que vous le verrez bientôt, à ceux qui en pourront entreprendre la réalisation.

Sur ce qui se rapporte à cette plus-value du sol, qui doit être créée par la construction du canal, lisez, Messieurs, le chapitre II de la brochure napoléonienne publiée en 1846, et vous y suivrez avec un intérêt très-réel l'exposé d'un système de colonisation ingénieux et pratique, je crois, dans lequel l'immigrant devient actionnaire et propriétaire, au prix d'une somme initiale des plus réduites, pendant que la compagnie concessionnaire, au prix d'une dépense première très-restreinte, si on la compare au résultat obtenu, assure le service des intérêts d'abord, et au minimum ensuite la duplication du capital engagé par elle dans les frais de colonisation proprement dite.

Sur ce même chef de la création d'une plus-value du sol riverain concédé à la compagnie qui construira le canal, M. Belly me semble avoir été plus que sobre dans ses prévisions lorsqu'il a fixé à 50 millions de francs seulement, ou à 500 francs l'hectare, la valeur vénale de 100,000 *hectares de terres* baignées par les eaux d'un grand fleuve, qui devront voir passer devant elles chaque jour trois cents navires ; admirablement propres aux grandes cultures exotiques ; couvertes aujourd'hui de magnifiques forêts vierges, et voisines de régions aurifères. Pour dépasser de beaucoup cette prévision, il semble qu'il suffise d'admettre que la compagnie concessionnaire disposera d'un capital suffisant pour pouvoir attendre et n'être pas obligée de réaliser presque immédiatement les valeurs que ses travaux doivent créer et grossir rapidement.

L'instant est venu, Messieurs, d'aborder les questions de tracé, d'exécution de cette grande ligne navale, dont j'ai essayé de vous faire voir l'importance et le prodigieux avenir. Toutefois il peut être utile et intéressant de vous dire d'abord quelques mots sur l'historique de ce projet.

Il faut attribuer au conquérant du Mexique, à l'audacieux inventeur de la mer du Sud, à *Fernand Cortès*, l'idée première de relier les deux mers par une coupure faite à travers l'Amérique centrale, et cette idée a été constatée dans un Mémoire adressé par ce navigateur à Madrid en 1528. En 1534, les autorités de la province de Nicaragua signalaient à la cour d'Espagne l'existence d'un lac magnifique alimentant un fleuve assez large pour servir de canal interocéanique. Au XVIIIe siècle l'Angleterre songea à cette coupure sous l'impulsion de Pitt, et il convient de rattacher à cette prévision une expédition anglaise dans les eaux du San-Juan, en 1780.

En 1804, M. Alexandre de Humboldt posait le problème dans ses termes scientifiques, après un long voyage à travers les Cordillères, et il indiquait cinq tracés différents, entre lesquels celui qui proposait une coupure par le Nicaragua reste seul debout.

En 1823, après que les révolutions locales eurent anéanti l'autorité de la monarchie espagnole, Antonio de la Cerda demandait à l'assemblée législative du jeune Etat de Nicaragua de décréter une coupure que plusieurs compagnies américaines proposaient

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 6 août 1859.

Digitized by Google

d'exécuter : un traité consenti avec l'une d'elles en 1826 échoua faute de capitaux.

En 1828, le roi des Pays-Bas, Guillaume Ier, d'industrielle mémoire, avait songé à consacrer une partie de sa fortune personnelle à cette grande création ; et le général Nerveer avait conclu, au nom de son souverain, avec les gouvernements locaux, des arrangements auxquels la largeur théorique et pratique était loin de faire défaut, mais que la révolution de Belgique, en 1830, vint rendre stériles.

En 1830 et 1845, les combinaisons se sont succédé sans pouvoir aboutir, jusqu'au jour où le prisonnier de Ham, après un traité signé avec le représentant du Nicaragua, conçut le projet de la création d'un empire hispano-américain qui doterait le monde d'un Bosphore nouveau, assignant à la ville de Léon ou Messaya le rôle de la Constantinople future du nouveau monde, parce qu'elle commanderait les deux Océans, de même que, dans l'ancien, la ville de Constantin commande la Méditerranée et la mer Noire.

En 1843, M. Garella, envoyé par le gouvernement français, avait étudié le projet d'une coupure à travers l'isthme de Panama, séduisant par la longueur très-réduite du tracé correspondant (48 à 60 kilomètres), « mais effrayant, dit M. Belly, au point de vue de l'inconnu dans le chiffre des dépenses. » Cette coupure, d'ailleurs, selon le prince Louis-Napoléon, aurait traversé un pays marécageux, malsain, inhabité, inhabitable, et les difficultés, peut être insurmontables, de l'alimentation du point de partage à 54 mètres au-dessus du niveau des deux océans, avaient conduit M. Garella à proposer un souterrain monstre, dont le devis atteignait 50 millions de francs, sans offrir à la navigation des conditions essentielles.

En 1849, un traité intervint entre l'Etat de Nicaragua et la Compagnie White et Vanderbilt, de New-York. Ce traité, qui réglait un double privilége de canal d'une part, et d'autre part de transit pendant la durée des travaux, n'a eu d'autres effets, pour rester en dehors des questions politiques entre les Etats-Unis et l'Amérique centrale, qu'un monopole de transit et quelques sondages.

Enfin, le 19 avril 1850, la diplomatie intervenait activement dans cette grande question par la convention connue sous le nom de *Traité Clayton-Bulwer*, entre les Etats-Unis et l'Angleterre, « dans le but de faciliter et de » protéger la construction d'un canal de » grande navigation entre les océans Atlantique et Pacifique... » Elle donnait ainsi une sanction officielle, internationale, aux idées exprimées dans la brochure napoléonienne, touchant *une communauté d'intérêts* entre toutes les puissances maritimes dans la réalisation de ce projet, et l'absence des éléments de jalousies internationales que l'on pourrait signaler dans une autre question de même nature.

A ce rapide historique, faisons succéder une comparaison entre les différents *avant-projets* proposés jusqu'à ce jour. Ici, Messieurs, je dois faire intervenir d'une façon plus expresse encore la publication du prisonnier de Ham, en lui empruntant les détails techniques qui me semblent justifier, en tant qu'il le faudrait faire, le titre d'*ingénieur civil*, que j'ai cru pouvoir donner à l'auteur de ce document qui me semble devoir peser d'un si grand poids dans la question actuelle. Loin de moi la pensée que vous voudriez voir en cela une parole légère en dehors du respect que nous devons au souverain, mais il nous doit être permis de revendiquer (tout haut ou tout bas, comme vous voudrez, car cela restera vrai de l'une ou de l'autre façon), *comme l'un des nôtres*, celui qui a su trouver dans les loisirs studieux du captif les éléments d'une étude grandiose et à peu près complète. C'est donc un titre de gloire que j'entends réclamer pour notre corps.

Ecoutez, Messieurs, et vous direz si je suis dans le vrai.

« L'Etat de Nicaragua peut devenir la route » obligée du grand commerce du monde, car » il serait pour les Etats-Unis la route la plus » courte vers la Chine et les Indes orientales, » pour l'Angleterre et le reste de l'Europe » vers la Nouvelle-Zélande, la Polynésie et » toute la côte occidentale de l'Amérique.

» Dans cette partie du continent américain » (l'Amérique centrale), cinq points ont été » signalés comme propres à l'ouverture d'une » communication entre les deux mers.

» Le premier sur le territoire mexicain, à » travers l'isthme de Tehuantepec ; le second » à travers l'isthme de Panama ; le troisième » à travers l'isthme de Nicaragua ; deux autres, enfin, qui prennent pour point de départ le golfe de Darien. »

Le prince juge ensuite le premier de ces tracés, en indiquant un chiffre de 200 millions de francs pour les dépenses d'exécution, et en signalant, d'ailleurs, des difficultés insurmontables peut-être, des inconvénients graves et divers, joints à celui du débouché dans le golfe du Mexique dangereux pour la navigation.

Après avoir élagué de même, et sur la foi d'indications données par M. Michel Chevalier, les deux coupures proposées en prenant pour point de départ le golfe de Darien, il reste en présence d'une comparaison restreinte au projet basé sur le percement de l'isthme de Panama et celui d'un canal qui utiliserait le lac de Nicaragua et le beau fleuve San-Juan.

Vous lirez, Messieurs, dans le texte même, tel que l'a reproduit M. Belly, les développements en style nerveux et coloré, les grandes vues économiques, sociales et politiques qui ont conduit l'illustre auteur à adopter un tracé présentant dans son cours « les meilleurs mouillages, qui soit en communication » avec le plus grand nombre de rivières,... » qui possède une suite de *bassins naturels* servant de docks,... etc. »

Partant du port de San-Juan-Del-Norte, dans l'Atlantique (Gray-Town), *le tracé napoléonien* remonte le fleuve San-Juan sur sa longueur totale de cent soixante-sept kilomètres, traverse le lac de Nicaragua dans sa plus grande longueur sur cent quarante-cinq kilomètres, remonte le Rio-Tipitapa sur son parcours entier de trente-deux kilomètres, traverse le lac de Léon ou de Managua suivant une ligne de cinquante-six kilomètres. De ce niveau culminant, il descend au Pacifique au moyen d'une coupure de quarante sept kilomètres, pratiquée entre deux chaînes de montagnes sensiblement parallèles à la côte occidentale de cet océan, et vient déboucher au port de Realejo, comprenant ainsi un parcours total de quatre cent cinquante kilomètres, dont cent trente et un seulement réclament des travaux.

Le prince emprunte à des études antérieures les cotes qui fixent les niveaux des points principaux de son tracé, et les indique

Il donne ensuite des renseignements nombreux, développés et pleins d'intérêt, dans le but de rechercher et de faire voir quels sont les travaux nécessaires. Il étudie ainsi :

1° Le *cours du San-Juan*, en signalant deux de ses nombreux affluents, et le mode actuel de la navigation sur ce fleuve, en indiquant ses *rapides*, compris dans un parcours total de seize kilomètres, les îlots parsemés sur la partie inférieure du fleuve, et au voisinage de son embouchure, à la suite d'une large dérivation, prenant son point de départ sur la rive droite du San-Juan pour former le Rio-Colorado, qui enlève au San-Juan *une masse d'eau qui varie entre un minimum de trois cent cinquante-six mètres cubes et un maximum de mille quatre-vingt-sept mètres cubes par seconde* !

HUSQUIN DE RUÉVILLE.

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint-Dizier, 6 août :

On nous apprend une affaire en fonte de forge à 120 fr., rendu à Saint-Dizier.

La fonte pour 2e fusion est assez demandée ; sans changement, à 145 fr. le n° 1.

Les fers laminés au bois ont baissé de 10 fr. ; la 1re classe est à 270 fr., franco Paris. La baisse des fers au coke est aussi de 10 fr. Demande faible.

On reçoit passablement de propositions en fers ballus. On accepte celles à livrer dans un mois ou deux ; les marchés à long terme sont refusés aux cours actuels qui sont de 300 fr. pour les barres marchandes et de 320 fr. pour les essieux ordinaires, rendus dans les gares de la Haute-Marne.

Pointe, 42 à 44 fr. le n° 18, franco Paris.

Chaîne, 64 à 65 fr. numéros assortis, franco Paris.

Les maîtres de forges du nord de la France viennent d'adopter la nouvelle classification du comité de Paris. Les prix des tarifs de ce mois sont relevés de 10 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 2 août :

Le marché a montré passablement d'activité ; il s'en est suivi une légère faveur, mais qui ne s'est pas soutenue. Les prix sont faibles aujourd'hui, savoir :

Warants numéros mélangés, 65 fr. 30 ; Garsherrie n° 1, 68 10 ; Calder n° 1, 67 50 ; Glengarnock n° 1, 67 50 ; Blair, Eglinton, 65 90, à bord à Glascow, paiement comptant.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charlerol, 31 juillet :

MÉTALLURGIE. — Le raffermissement du marché se généralise. Cette semaine les laminés ont à leur tour éprouvé une hausse ; plusieurs maîtres de forges les ont établis à fr. 17, 19 et 21 les numéros 1, 2 et 3 les 100 kil. 1re classe à l'usine. Un mouvement s'est aussi déclaré sur le fer fendu qu'on tient aux prix suivants : tendre, fr. 78 ; métis, 86 ; fort, 95 les 100 kil.

MINERAIS. — La continuation de la reprise du marché métallurgique commence à faire sentir ses effets sur les minerais dont les prix sont plus fermes. On a traité quelques affaires avec une faveur sur certaines qualités de minerais.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Compte général au 31 décembre 1858. — (Annexe au rapport publié dans le *Journal des chemins de fer* du 21 mai 1859.)

ACTIF.

Dépenses de premier établissement. :

Achat de la ligne d'Audenarde vers Gand	2.560.000 »	
Matériel roulant	245.328 »	
Accessoires du matériel roulant	1.087 »	
Mobilier des bureaux	31.184 32	
Acquisition de terrains	351.861 86	
Terrassements	354.754 75	
Ouvrages d'art	214.850 59	
Clôtures du chemin	891 67	
Mobilier des gares et stations	4.921 68	
Accessoires de la voie	1.057 95	
Frais antérieurs, frais d'organisation et de constitution de la Société	1.540.000 »	
Frais généraux. — Personnel et dépenses diverses	436.701 20	
Rédaction des actes, impression des plans	6.037 60	
Intérêts échus sur actions	462.203 75	
— sur obligations	72.015 »	6.284.896 37

Valeurs diverses à recouvrer.

1re voie.			
10,000 Actions à 500 fr. (art. 23 des statuts)	5.000.000 »		
35,000 Actions à 300 fr.	10.650.000 »		
33,303 Obl. à 290 f. + 60 f.	9.657.930 »	25.307.930 »	
2e voie.			
6,500 Actions à 500 fr. (art. 23 des statuts)	3.250.000 »		
9,482 Obligations à 290 fr.	2.749.780 »	5.999.780 »	31.307.710 »

Versements à faire.

78 Actions à 25 francs	1.950 »		
12.381 — 50 —	619.050 »	621.000 »	31.928.710 »

Débiteurs divers.

Trésor public (cautionnement)	1.000.600 »	
Avances faites à l'entreprise sur dépenses imprévues	550.067 47	1.550.067 47

Caisse.

En caisse au bureau de Bruxelles	117.931 22	
Solde du compte courant à la Banque de Flandre	211.587 18	
— Chez MM. de Bonay et Boissonnas, à Paris	41.754 60	371.273 »
		40.134.945 84

PASSIF.

Capital social.

1re voie. 45.500 Actions à 500 fr.	22.750.000 »		
— 38,104 Oblig. à 290 fr. + 60 fr.	11.050.220 »	33.800.220 »	
2e voie. 6,500 Actions à 500 fr.	3.250.000 »		
— 9,482 Obligations à 290 fr.	2.749.780 »	5.999.780 »	39.800.000 »

Créanciers divers. — Intérêts échus.

Sur actions.			
303 Actions, 1er semestre, 1857, à 3 75.	1.136 25		
11.806 — 2e — 1857, à 3 75.	44.272 50		
18.534 — 1er — 1858, à 5 ».	92.670 »	138.078 75	
Sur obligations.			
17 Coupons, n° 1, à 7 50	127 50		
36 — n° 2, à 7 50	270 »	397 50	138.476 25

Entreprise générale.

Compte courant	52.945 82	
Compte de retenues. — Versement sur 10,000 actions souscrites par l'entreprise générale au moyen de 15 0/0 retenus sur travaux et fournitures (art. 26 des statuts)	143.523 77	196.469 59
		40.134.945 84

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1618 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 31e semaine.

Du 30 juillet au 5 août 1859.

119.859 Voyageurs	412.781 63
Bagages, Marchandises, etc.	699.168 14
Total	1.111.951 77
Recettes antérieures	32.201.380 78
Total	33.313.332 55
31e semaine de 1859	1.111.951 77
Semaine correspondante de 1858	1.075.172 11
Différence	36.779 66
Recettes depuis le 1er janvier 1859	33.313.332 55
— — 1858	30.121.769 14
Différence	3.191.563 41

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.200 kil.

Du 30 juillet au 5 août 1850.

109.715 Voyageurs	484.795 58
Bagages, Marchandises, etc.	692.388 48
Total	1.177.184 06
Semaine correspondante de 1858	1.199.249 50
Différence	22.065 44
Recettes depuis le 1er janvier 1859	36.694.934 84
— — 1858	32.503.131 63
Différence	4.191.803 21

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juillet 1859.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

10.445 Voyageurs	23.795 04
Bagages, Marchandises, etc.	30.532 45
Total	54.327 49
Mois correspondant de 1858	40.910 63
Différence	13.416 86
Recettes depuis le 1er janvier 1859	334.305 33
— — 1858	290.740 86
Différence	43.564 47

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

17.453 Voyageurs	37.847 01
Marchandises, etc.	87.629 43
Total	125.476 44
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	810.947 45

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

117.728 Voyageurs	68.656 68
Bagages, Marchandises, etc	1.595 40
Total	70.052 08
Mois correspondant de 1858	65.401 14
Différence	4.650 94
Recettes depuis le 1er janvier 1859	334.761 29
— — 1858	316.730 31
Différence	18.024 97

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 30 juillet au 5 août 1850.

Voyageurs	981.213 25
Bagages et Marchandises	1.099.181 57
Total	2.080.394 82
Semaine correspondante de 1858	1.592.009 92
Différence	488.384 90
Recettes depuis le 1er janvier 1859	58.502.893 98
— — 1858	44.330.090 23
Différence	14.172.803 75

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1858. — 451 —

Du 30 juillet au 5 août 1850.

Voyageurs	114.561 80
Bagages et Marchandises	196.702 30
Total	311.264 10
Semaine correspondante de 1858	233.336 15
Différence	77.927 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.500.024 70
— — 1858	7.565.926 00
Différence	1.024.097 70

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 30 juillet au 5 août 1859.

337.054 Voyageurs	577.901 46
Marchandises, etc. — Grande vitesse	71.881 20
— — Petite vitesse	370.630 90
Total	1.020.422 56
Semaine correspondante en 1858. (1)	1.143.050 12
Différence	122.627 56
Recette totale depuis le 1er janvier 1850	27.480.575 23
— — 1858	23.684.110 70
Différence	3.796.464 53

(1) Semaine correspondante aux fêtes de Cherbourg en 1858.

NORD.

1859. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 30 juillet au 5 août 1850.

158.890 Voyageurs	410.274 08
Bagages, Marchandises, etc.	607.400 15
Total	1.017.184 13
Semaine correspondante de 1858	1.110.472 92
Différence	92.788 79
Recettes depuis le 1er janvier 1850	31.843.805 58
— — 1858	30.697.623 61
Différence	1.146.241 97

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 30 juillet au 5 août 1850

41.285 Voyageurs	120.128 75
Bagages et Marchandises	72.922 90
Total	202.051 65
Semaine correspondante de 1858	110.635 75
Recettes depuis le 1er janvier 1850	3.776.890 72
— — 1858	2.465.319 03

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 701 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 30 juillet au 5 août 1859

CHEMIN DE FER.

53.040 Voyageurs	174.700 73
Bagages, Marchandises, etc.	204.035 87
Total	378.745 60
Canal latéral et canal du Midi	41.346 01
Total	420.091 61
31e semaine 1858. Chemin de fer	315.042 07
— — Canal	25.508 92
Total	340.550 99
Chemin de fer, différence sur 1850	63.703 53
Canal, — —	15.837 09
Total	79.540 62
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1850	12.725.645 08
— — 1858	8.924.483 17
Différence	3.801.161 91

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — 92 —

Du 30 juillet au 5 août 1850.

10.248 voyageurs	18.125 62
Bagages, Marchandises, etc.	41.915 77
Total	60.041 39
Semaine correspondante de 1858	36.739 72
Différence	23.301 67
Recettes depuis le 1er janvier 1850	1.799.159 35
— — 1858	689.429 11
Différence	1.109.730 24

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 30 juillet au 5 août 1850

12.253 Voyageurs	30.047 42
Bagages, Marchandises, etc.	24.043 50
Total	54.090 92
Semaine correspondante de 1858	45 041 13
Différence	9.049 79
Recettes depuis le 1er janvier 1850	1.489.288 55
— — 1858	810.736 80
Différence	678.551 66

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1850.

Voyageurs	2.432 95
Bagages, Marchandises, etc.	18 102 65
Total	20.385 60
Semaine correspondante de 1858	20.410 10
Différence	125 50
Recettes depuis le 1er janvier 1850	726.261 60
— — 1858	520 463 95
Différence	205.797 65

Digitized by Google

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1331 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 30 juillet au 5 août 1859

62.694 Voyageurs ..... En florins		163.102 »
632.361 quintaux Marchandises.....		197.066 »
Total.....		360.168 »
Semaine correspondante de 1858....		297.176 »
Différence.....		62.992 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		9.919.973 »
— — 1858..		8.374.163 »
Différence.....		1.545.810 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARO-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 641 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 30 juillet au 5 août 1859.

Ligne de Trieste.

57.627 Voyageurs.....	220.004 50	
Bagages et Marchandises	894.916 40	1.115.910 00
Ligne Lombard-Vénitienne.		
24.807 Voyageurs.....	78.297 50	
Bagages et Marchandises	270.070 »	348.367 50
Total...		1.464.278 40
Semaine correspondante de 1858....		823.110 38
Différence.....		641.168 02

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859..	35.408.623 55
— — 1858..	21.098.281 74
Différence.....	14.310.341 81

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 23 au 29 juillet 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 435 —

15.428 Voyageurs.....		116.176 71
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		13.849 90
— (petite vitesse)		85.002 99
Total de la semaine.....		215.029 60

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

8.328 voyageurs.....	14.579 06	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.475 80	18.416 01
Marchandises petite vi.)	1.361 15	
Total des deux lignes réunies.....		233.445 61
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		5.940.557 89
Total.....		6.174.003 50

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 244 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 16 au 22 juillet 1859.

30.152 Voyageurs.....	67.953 62
Bagages, Marchandises, etc.....	40.156 20
Recettes diverses	218 65
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	28.334 62
Total..	136.663 09
Recettes correspondantes de 1858...	88.363 64
Différence.....	48 299 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.683.301 78
— — 1858..	2.278.798 01
Différence.....	1.404.503 17

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 235 kilomètres.
1858. — 206 —

Du 30 juillet au 5 août 1859

44.209 Voyageurs	92.780 90
Bagages, Marchandises.....	37.448 57
Total.....	130.229 47
Semaine correspondante de 1858.....	109.673 75
Différence.....	20.555 72
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.794.265 86
— — 1858..	1.858.150 06
Différence.....	936.115 80

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 22 au 28 juillet 1859.

15.156 Voyageurs.	23.034 70
Bagages, Marchandises, etc.....	9.472 94
Total.....	32.507 64
Période correspondante de 1858....	26.640 10
Différence.....	5.867 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	807.339 80
— — 1858..	490.586 05
Différence.....	316.753 75

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 28 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 29 juillet au 4 août 1859

6.258 Voyageurs.....	2.464 60
Marchandises	464 12
Total.....	2.928 72

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juin 1859

Voir le numéro du 16 juillet.

NORD-EST SUISSE.

Juin 1859.

Voir le numéro du 16 juillet.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Juin.

Recettes des Mines.

Mois de juin 1859.....	134.984 41
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	825.021 48
Total.....	960.005 89

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.447 Voyageurs.....	2.071 95
Bagages, Marchandises, etc.....	9.887 20
Total.....	11.959 15
Recettes antérieures.....	81.924 05
Total.....	93.884 10

ANVERS A GAND.

Juillet 1859...	62.170 50	7 1ers mois 1859	405.142 38
Juillet 1858...	64.449 66	id. 1858	419.577 53
Différence...	2.279 16		14.435 15

CENTRE BELGE.

Juillet 1859.

Section de Baume à Erquelines.

Voyageurs et Bagages.....	4.152 76
Marchandises et Finances	12.421 15
Produits extraordinaires.....	2.100 »
Total.....	18.673 91
Recettes correspondantes de 1858...	17.568 16
Différence.....	1.105 75

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Juillet 1859	15.481 14	7 1ers mois 1859	104.539 01
Juillet 1858	17.062 44	id. 1858	100.340 51
Différence..	1.581 30		4.199 40

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859.	0/0.
Juillet..	58.558 05	70.378 29	11.820 24	20 18
7 1ers mois...	579.599 87	674.291 83	94.691 96	16 33

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juillet	668.488 97	595.340 96	73.148 01	12.29
7 1ers Mois	8.551.086 20	7.642.572 78	909.113 51	11.90

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en juin 1858..	41.119
Becs éclairés en juin 1859.....	49.637
Augmentation juin 1859.....	8.516 becs
Recettes du gaz. — Juin 1858.....	76.814 05
Recettes du gaz. — Juin 1859.....	93.860 67
Augmentation en juin 1859.....	17.045 72

COMPAGNIE GÉNERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er août 1859.....	2.144.996 77
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	142.923 »
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	515.419 16

OMNIBUS DE PARIS

Du 30 juillet au 5 août 1859.

		Par journée d'Omnibus	
		de Paris.	de Banlieue
Recettes.....	312.604 85	91 91	65 21
Semaine correspondante de 1858..	292.800 05	88 24	58 72
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	8.749.519 40	86 99	55 98
Période correspondante de 1858 ..	7.978.470 15	81 55	49 57
Différence...	771.031 25	5 44	5 41

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Echange des titres.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la modification des statuts, décidée par l'assemblée générale du 15 décembre 1858, ayant été approuvée par décret en date du 23 juillet dernier, le capital actions de la Compagnie est réduit à 17,500,000 fr., représentés par 35,000 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées.

Cette modification entraîne l'échange des titres actuels contre de nouveaux titres. Cet échange aura lieu, à partir du 16 courant, à raison de *deux actions anciennes contre une nouvelle*, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

A partir de la même époque, les titres libérés de deux cent cinquante francs seulement cesseront d'être admis à la négociation.

CHEMIN DE FER DE

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le dernier versement de 50 fr. par action devra être effectué du 1er *au 15 septembre prochain* :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Les versements seront reçus, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

A défaut de paiement dans le délai prescrit, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

En échange des certificats provisoires dont ils sont porteurs, MM. les actionnaires recevront des titres définitifs libérés.

Paris, le 1er août 1859.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LEPROVOST.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Reualx à Audenarda, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement s'effectue du 5 au 20 août courant; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l'an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., échu le 5 août 1859, est déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1;

A Gand, à la Banque de Flandres.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le deuxième semestre de 1858-1859 a été fixé, par le conseil d'administration, à 15 francs par action, est payé, à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, depuis le 1er août courant.

Le paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 46 c. par action.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

OBLIGATIONS.

Le samedi 13 août 1859, au siége social de la Compagnie, rue de Provence, 58, à trois heures de relevée, il sera procédé, par les soins du conseil de surveillance, à la désignation par le sort de quarante obligations, qui doivent être remboursées, à raison de 250 fr. chaque, suivant le tableau d'amortissement.

Les porteurs d'obligations seront admis sur la présentation de leurs titres.

GRANDES FORÊTS

A vendre par expropriation, devant la tribunal civil de Bagnères-de-Bigorre, le 5 septembre 1859, à dix heures du matin. — Elles ont une superficie de ONZE CENTS HECTARES environ, et sont situées à Sost, canton de Mauléon-Barousse, arrondissement de Bagnères (Hautes-Pyrénées), à 20 kilomètres de Montréjau. — Ces forêts de hêtre, mélangées de sapin, contiennent des mines de divers métaux et des carrières de marbre non exploitées.

CODE GÉNÉRAL DES LOIS FRANÇAISES

CONTENANT

Les Codes ordinaires et toutes les Lois usuelles d'intérêt général, classées par ordre de matières avec des annotations.

Par MM. Emile DURAND,

Procureur impérial à Châlons-sur-Marne.

et Emile PAULTRE,

Adjoint notaire.

2 VOL. GRAND IN-8. — PRIX : 20 FR.

Les deux volumes seront expédiés *franco*, en échange d'un mandat de 20 fr. sur Paris, adressé à MM. COSSE et MARCHAL, libraires de la Cour de cassation, place Dauphine, 27.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.

Des opérations de Bourse, Manuel des fonds publics et des SOCIÉTÉS PAR ACTIONS, précédé d'une appréciation des opérations dites de jeu, et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris.* — TROISIÈME ÉDITION, *revue et augmentée.*

Prix..... 3 fr. 50 c.

GRAND ATLAS

DES

CHEMINS DE FER

MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie viennent de publier une nouvelle édition de leur *Grand Atlas des Chemins de fer*, complétement refondu d'après la nouvelle classification des réseaux français.

Cette édition se compose aujourd'hui de 14 belles cartes parfaitement coloriées, sur papier grand aigle, approuvées par MM. les Ingénieurs des Compagnies.

Carte des Chemins de fer français;
— de l'Europe centrale;
— de la Gde-Bretagne et de l'Irlande;
— des Etats-Unis d'Amérique;
— de l'Algérie;
— de Russie;
— du réseau d'Orléans;
— de l'Ouest;
— de l'Est;
— du Nord;
— du Midi;
— de Paris à Lyon et à la Méditer
— du réseau des Environs de Paris
Plan de Paris, avec la situat. des gares

Cet Atlas est indispensable à MM. les Fonctionnaires et Ingénieurs de chaque département, aux Compagnies de Chemins de fer, et à toutes les personnes qui s'occupent des grandes questions de nos relations internationales.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparée ... 2 fr.

L'Atlas est expédié *franco*, à toutes les personnes qui adressent à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie, rue Bergère, 20, un mandat de 40 francs sur Paris, et 1 fr. 50 pour chaque carte demandée séparément.

DICTIONNAIRE UNIVERSEL

THÉORIQUE ET PRATIQUE

DU

Commerce et de la Navigation

2 vol. grand in-8° à 2 colonnes,

publié en 16 livraisons par

LA LIBRAIRIE GUILLAUMIN ET Cie.

La huitième livraison vient de paraître. Elle complète le tome Ier de cet important ouvrage, et renferme depuis l'article *Erzeroum* jusqu'à la fin de la lettre *G*.

Parmi les principaux articles, nous signalerons plus particulièrement les suivants: *Farines et grains*, par M. POMMIER; *Fers et aciers*, par M. ALFRED SUDRE; *Fils de coton*, par M. GRELET-BALGUERIE; *Fleurs artificielles*, par M. PETIT; *Fromages*, par M. MANGIN; *Faillites et banqueroutes*, par M. RENOUARD; *Fraudes commerciales*, par M. ALEXANDRE; *Florence*, par M. CINI; *Fou-tchéou-Fou*, par M. N. ROUDOT; *Francfort sur le Mein*, par M. CH. VOGEL; *Galatz*, par M. EUGÈNE POUJADE; *Gand*, par M. EDOUARD ROMBERG; *Gênes*, par M. SCIALOJA; *Genève*, par M. DANETH; *Guatemala*, par M. G. BRUNET; *Essai des soies*, par M. NAT. ROUDOT; *Expositions universelles*, par M. WOLOWSKI; *Foires*, par M. CH. VOGEL, etc.

Le prix de chaque livraison est de 3 fr., à l'exception de la huitième, dont le prix est de 5 fr., ce qui met l'ouvrage entier à 50 fr., soit 25 fr. chaque volume.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 7 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 7 août. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 31 juillet 1859.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Le mouvement ascensionnel de la rente s'est soutenu jusqu'à la Bourse de lundi. Ce n'est pas que les affaires fussent très-animées, mais les agents ne recevaient que des ordres d'acheter, qu'ils ne pouvaient exécuter qu'en acceptant des cours progressivement en hausse. La rente, qui était jeudi dernier à 69 55, est parvenue ainsi sans obstacle à 70 40. Mais au cours quelques spéculateurs ont commencé à réaliser ; le comptant, surtout, est devenu plus abondant sur le marché, et il est devenu un obstacle à une plus forte hausse. Les acheteurs, qui étaient en majorité, s'apercevant que la tendance ascensionnelle était arrêtée, ont cherché à alléger leur position, et leurs offres ont déterminé une réaction qui a continué lentement, mais sans interruption jusqu'à la Bourse de jeudi. La Bourse était, d'ailleurs, entrée en vacance. Beaucoup de spéculateurs étaient absents. Les affaires étaient complétement nulles, et à chaque nouvelle vente qu'il s'agissait d'exécuter les agents, après avoir vainement offert au dernier cours, étaient obligés de faire une concession. Le 3 p. 0/0 est ainsi tombé à chaque Bourse de 20 à 30 c., et l'on est revenu à 69 30. L'approche des deux jours de fête contribuait aussi à rendre les spéculateurs prudents, les uns ne voulant pas s'engager avant la semaine prochaine, les autres cherchant à se liquider à l'avance.

La Bourse, en l'absence d'affaires, s'est presque exclusivement occupée, depuis huit jours, du projet de règlementation de la Bourse. On prétend que l'on aurait décidé la création de commis assesseurs que chaque agent de change aurait le droit de choisir en les faisant agréer par le syndicat, pour faire, en leur nom et sous leur responsabilité, les affaires du comptant et la négociation des valeurs industrielles.

Les consolidés, qui avaient obtenu, comme les fonds français, une forte hausse de 95 à 95 3/4, ont rétrogradé à 95 3/8 1/2.

Les affaires ont eu plus d'activité sur les actions du Crédit mobilier que sur la rente. De nombreux achats à prime avaient eu lieu sur cette valeur aux environs de 860 à 865, et la prime ayant monté de 837 50 à 870, les acheteurs de prime ne se sont pas plutôt vus couverts qu'ils se sont empressés de vendre, ce qui a ramené les cours assez rapidement à 832 50; mais on a repris à 847 50.

Le marché des chemins de fer français a été fort délaissé. Les valeurs ont perdu 10 à 15 fr. sur leurs hauts cours de la semaine dernière sous l'influence de la baisse de la rente. Mais les chemins résistent assez bien au mouvement rétrograde, ce que l'on doit attribuer à la rareté des titres qui existent sur presque toutes les lignes. Les détenteurs ne s'en défont pas aux prix actuels, et lorsque les vendeurs à découvert cherchent à se liquider, ils ont beaucoup de peine à se procurer des titres. Les recettes des chemins qui continuent à être faibles comparativement à celles de l'année dernière n'encouragent pas la spéculation, et il y a fort peu d'affaires à terme engagées sur la plupart des lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 4 jusqu'à celle du 11 août :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 30 à 70 25 ; elle a rétrogradé à 69 20, et elle est restée à 69 35. Elle a varié à terme de 69 55 à 70 40; elle a fléchi à 69 30, et elle est restée à 69 70.

L'emprunt 3 0/0 non escomptable, qui avait fait 71, est retombé à 69 70.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 75 à 97 50; elle est restée à 96 95.

Les actions de la Banque de France se sont tenues à 2,850 pendant toute la semaine, et elles ont fléchi le jeudi à 2,825.

Le Crédit foncier a monté de 655 à 660 ; il est resté à 660.

Le Crédit mobilier a monté de 837 50 à 870 ; il est resté à 847 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,365 à 1,385 ; elles sont restées à 1,370.

Le Nord ancien a monté de 932 50 à 942 50; il est resté à 932 50.

Le Nord nouveau a fléchi de 820 à 810 ; il a fermé à 815.

L'Est a monté de 655 à 660 ; il est resté à 652 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 872 50 à 885; il a fermé à 872 50.

Le Midi a monté de 517 50 à 527 50; il a fermé à 522 50.

L'Ouest a monté de 555 à 570, il est resté à 565.

Le Genève a monté de 532 50 à 545 ; il est resté à 535.

Le Dauphiné a monté de 515 à 525; il est resté à 520.

Les Autrichiens ont monté de 568 75 à 577 50; ils sont restés à 565.

Les Lombards ont monté de 566 25 à 572 50; ils sont restés à 562 50.

Le Victor-Emmanuel a monté de 410 à 425; il est resté à 415.

Les Saragosse ont monté de 452 50 à 455; ils sont restés à 455.

Les Romains ont varié de 380 à 390; ils sont restés à 387 50.

Samedi. — Le mouvement de hausse a continué sur la rente, et le cours de 3 0/0 a été franchi sans obstacle, mais les affaires étaient peu nombreuses. Les chemins de fer étaient tous en voie de hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 70 fr., et à terme de 30 c. à 70 25; le 4 1/2 0/0, de 25 à 97 25. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 867 50; l'Orléans, de 8 75 à 1,382 50; le Nord ancien, de 5 à 940; le Nord nouveau, de 2 50 à 820; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 882 50; le Midi, de 5 à 525; l'Ouest, de 10 à 565; le Genève, de 5 à 542 50; le Dauphiné, de 10 à 525 L'Est a fléchi de 5 à 655. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 577 50; les Lombards, de 1 25 à 571 25; le Victor-Emmanuel, de 15 à 425; les Saragosse, de 2 50 à 457 50; les Romains, de 15 à 390.

Lundi. — Les premiers cours étaient encore en hausse, mais de nombreuses réalisations ont amené un mouvement rétrograde. La rente 3 0/0 a varié de 70 15 à 70 au comptant, et de 70 40 à 70 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 50 à 97 25. La Banque s'est tenue à 2,850; le Crédit foncier, de 655 à 660 ; le Crédit mobilier, de 867 50 à 850 ; les actions d'Orléans, de 1,372 50 à 1,380 ; le Nord ancien, de 945 à 938 75; le Nord nouveau, de 820 à 825; l'Est, de 660 à 655; le Lyon-Méditerranée, de 885 à 882 50; le Midi, de 527 50 à 523 75; le Genève, de 550 à 547 50; l'Ouest, de 565 à 572 50; le Dauphiné, de 520 à 525; les Autrichiens, de 567 50 à 572 50; les Lombards, de 567 50 à 568 75; les Victor-Emmanuel, de 422 50 à 425; les Saragosse, de 452 50 à 455 Les Russes se sont tenus à 500, et les Romains à 390.

Mardi. — Les prix de toutes les valeurs ont été lourds et ont légèrement fléchi, mais la baisse rencontrait de la résistance, et les affaires étaient complétement nulles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 69 70, et à terme de 20 c. à 69 90. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 97 50. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Mobilier a monté de 3 75 à 853 75. L'Orléans a fléchi de 7 50 à 1,372 50; le Nord, de 3 75 à 935; le Lyon-Méditerranée, de 6 25 à 876 25; le Midi, de 6 25 à 517 50; l'Ouest, de 3 75 à 568 75; le Genève, de 2 50 à 545; les Autrichiens, de 3 75 à 568 75. Les Lombards se sont tenus à 568 75; les Romains, à 390; les Saragosse, à 455. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 2 50 à 422 50. Les Russes ont monté de 5 à 505.

Mercredi. — La Bourse a été très-faible. Il y avait très-peu d'affaires ; mais les offres étaient en majorité. Le comptant était offert. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 69 45, et à terme de 30 c. à 69 60; le 4 1/2 0/0, de 75 c. à 96 75. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a fléchi de 8 75 à 845. L'Orléans s'est tenu à 1,375; le Midi, à 517 50; L'Est a fléchi de 2 50 à 652 50; le Nord ancien, de 2 50 à 930; le Nord nouveau, de 5 à 815; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 875; l'Ouest, de 3 75 à 570; le Genève, de 2 50 à 540; les Autrichiens, de 2 50 à 566 25; les Lombards, de 6 25 à 562 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 420; les Saragosse, de 2 50 à 452 50; les Romains, de 2 50 à 387 50. Les Russes ont varié de 500 à 502 50.

Jeudi. — Le début de la Bourse était fort lourd sur toutes les valeurs ; mais le marché s'est ranimé à partir de deux heures, et toutes les valeurs sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 20 à 69 35, et à terme de 69 30 à 69 70; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 65; la Banque, de 2,840 à 2,825; le Crédit mobilier, de 832 50 à 847 50; l'Orléans, de 1,363 75 à 1,370; le Nord ancien, de 930 à 932 50; le Nord nouveau, de 810 à 815; l'Est, de 650 à 652 50; le Midi, de 510 à 512 50; le Lyon-Méditerranée, de 870 à 872 50; le Dauphiné, de 525 à 520; les Autrichiens, de 562 50 à 565; les Lombards, de 560 à 562 50. Les Saragosse se sont tenus à 450 ; le Victor-Emmanuel, à 415.

Vendredi. — Le mouvement de hausse qui avait eu lieu hier à la clôture n'a pas continué : les cours ont fléchi pendant toute la Bourse sur la rente. Le Crédit mobilier a été un peu entraîné et les chemins étaient stationnaires. La rente 3 0/0 a fléchi de 15 à 69 20. Le 4 1/2 0/0 a monté de 85 c. à 97 50. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier, à 660. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 837 50. L'Orléans a monté de 1 25 à 1,371 25. Le Nord a fléchi de 2 50 à 930; l'Est, de 2 50 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 871 25. Le Midi a monté de 2 50 à 515. Les Autrichiens se sont tenus à 565. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 2 50 à 412 50; les Lombards, de 2 50 à 560. Les Saragosse se sont tenus à 450.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANNOTES	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE	RESTE A VERSER.	DERNIER INTÉRÊT OU DIVIDENDE PAYÉ.	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	30 »	janvier juill.	540 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	55 50	.....	675 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	465 »
Comptoir V.C Bonnard et C^ie^	C	0.000	100	»	5 »	février	45 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	1050 »	avril	640 0/0 b.
Sécurité.....		300	5.000	/5	.....	.....	43 0/0 b.
Union des ports..	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril.....	20 0/0 b.
Lloyd français.....	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février....	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »	.....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances...	A	600	5.000	4/5	» »	février....	31 0/0 b.
Réunion.....	A	400	5.000	4/5	300 »	mars.....	32 0/0 b
Vigie.....	A	200	5.000	4000	734 »	.....	30 0/0 b
Sauvegarde.....	A	200	5.000	4000	375 »	février....	15 0/0 b.
Centrale.....	A	1.000	5.000	4000	270 »	février....	22 0/0 b.
Réunion.....	A	1.200	5.000	4000	225 »	février....	14 0/0 b.
Comptoir.....		400	5.000	4000	»	.....	10 0/0 b.
Générale ...*Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril.....	740 0/0 b.
Phénix.....	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	300 0/0 b.
Nationale.....	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars.....	150 0/0 b/
Union.....	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.....	67 0/0 b.
Soleil.....	A	1.000	0.000	4/5	645 »	avril.....	120 0/0 b.
France.....	A	2.000	5.000	4/5	200 »	avril.....	62 0/0 b.
Urbaine.....	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril.....	90 0/0 b.
Providence.....	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril.....	80 0/0 b.
Aigle.....	A	400	5 000	3000	200 »	avril.....	25 0/0 b.
Paternelle.....	A	3.000	1.000	600	Néant	avril.....	5 0/0 b.
Confiance.....	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b.
Nord.....	A	2 000	1.000	800	25 »	avril.....	17 1/2 0/0
Générale.....*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale.....	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	29 0/0 b
Union.....	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix.....	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle.....	A	0.000	500	400	15 »	avril.....	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »	janv. juil.	895 »
— act. de jouissance	A	»	1/2400	»	33	jui	400 »
Omnibus de Lyon.....	C	60.000	100	10	Néant	.....	40 »
Omnibus de Londres.....	C	50.000	100	»	8 »	.....	37 50
Omnibus des ch. de fer....	C	3 200	300	»	18 »	janv. ll.	175 »
Gondoles parisiennes.....	C	1.700	80	»	4 »	.....	» »
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/40000	»	Néant	mars.....	31 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1 250	»	50 »	avril. oct.	1210 »
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	0 30	1^er^ juin....	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	950 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1^er^ juin ...	112 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	0.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	925 »
3 canaux, act. de capital..	A	19.040	1.000	»	50 »	avril, oct..	1145 »
Aire à la Bassée.....	A	000	5.000	»	505 »	févr. août	6000 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1 000	»	00 »	.....	730 »
Senne inférieure.....	C	2.200	1.000	»	»»» »	.....	»»» »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	.....	»»» »
Canalisation de l'Ebre....	A	83.000	583 33	»	4 0/0	.....	»»» »
Ports de Marseille..*Ports ponts*	C	100.00	1/100000		4 0/0	avril, oct..	150 »
Pont,gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	.....	»»» »
Pont de Rouen.....	A	800	1.000	»	30 »	janv juill.	»»» »
Ponts réunis.....	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	.....	»»» »
Nouveaux Ponts réunis ..	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	.....	»»» »
Bazin, L. Gay et C^ie^ *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	240 »
Messager. imp (Serv. marit	A	80.000	500	»	30 »	janv. juill.	555 »
C^ie^ cent. de transp. et nav.	C	0.400	250	»	Néant	.....	50 »
C^ie^ générale maritime . ..	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	480 »
Marc Fraissinet père et fils	C	»	500	»	» »	.....	300 »
Comp de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	.....	195 »
Armements Barbey et C^ie^	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	500 »
Long-Pendu..	Civ.	»	500	»	» »	.....	290 »
Montchanin.....	C	0.800	500	»	» »	juinàdécemb	»»» »
Centre-de-Plémont.....	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai, ...	945 »
Pont-de-Loup-Sud.....	Civ.	2.800	1.000	»	35 »	avril.....	400 »
Monteux-Saint-Etienne. ..	Civ.	2.800	500	»	» »	.....	»»» »
Blanzy.....	C	30.000	500	»	36 »	févr août	725 »
Azincourt.....	A	1.500	1/1500	»	60 »	.....	»»» »
Charnille.....	A	5.000	1/5000	»	21 50	»	700 »
Loyas-et-Loire.....	A	1.850	1/1850		» »	.....	400 »
Epinac.....	A	2.400	1/2400	»	125 »	1^er^ décemb	1500 »
Loire..	A	80.000	1/80000	»	0 »	.....	131 25
Mont-Rambert.....	A	80.000	1/80000	»	9	.....	112 50
St-Etienne.....	A	80 000	1/80000	»	6 »	.....	136 25
Rive-de-Gier.....	A	80 000	1/80000	»	17 »	.....	250 »
Mayenne et Sarthe.....	A	13.200	1/1200	»	25 »	.....	695 »
Grand'Combe.....	A	24.000	1/24000		70 »	févr. juill.	700 »
Umieux et Fraisse.....		»	500	»	»	.....	140 »
Carmaux.....	C	116.000	450	»	6 75	mai.novem	63 75
Roche-Molière et Firminy		» »	500	»	» »	.....	287 50
Houill. réun. à Quarégnon	A	6.720	250	»	Néant	.....	150 »
Charbonnages belges....	A	30.000	500	»	35 »	.....	530 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	.....	»»» »
Seyssel anglais..	»	10.000	100	»	17 50	.....	»»» »
Manche. *Télégraphie électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	10 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	.....	110 »
Mouzaïas (cuivre) .....*Mines*	C	00.000	100	»	Néant	août.	15 »

DÉNOMINATION.	ANNOTES	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR CENTRALE	RESTE A VERSER.	DERNIER INTÉRÊT OU DIVIDENDE PAYÉ.	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
Tenez (cuivre).....*Mines*	C	24.000	100	»	Néant	.....	40 »
Penglibaud, plomb argentif	A	10.000	1/10000	»	Néant	.....	200 »
Santander.....	G	10.000	500	»	57 35	janv. juill.	405 »
Vieille-Montagne, zinc.. ..	A	90 000	80	»	25 »	mai, nov..	325 »
Nouvelle-Montagne, zinc..	A	3.000	1.000	»	75 »	.....	840 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »	octobre	250 »
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre . .	60 »
Corphalie zinc.....	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	585 »
Eschweiler, priv. zinc.....	A	8 500	375	»	18 15	janv. juill	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »
Silésie. zinc.....	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	420 »
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »	.. ..	675 »
Decazeville (Aveyron)... ..	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2200 »
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc..	425 »
Creusot (Saône-et-Loire) ..	C	28.000	500	»	70 »	juin déc...	775 »
Allevard.....	»	» »	1.000	»	» »	.....	1000 »
Basse-Indre.....		3.000	500	»	40 »	avril, oct..	700 »
Châtillon et Commentry...	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »
Horme.....	A	10.000	1/10000	»	» »	.....	625 »
Maubeuge (Nord).....	A	0.000	1/6000	»	25 »	.....	345 »
Fourchambault.....	G	50 000	1/50000	»	10 »	.....	297 50
Marine et chemins de fer ..		54.000	1/54000	»	14 »	mai, nov.	320 »
Côte-d'Or.....	»	»	500	»	» »	.....	300 »
Franche-Comté.....	C	40.000	500		15 »	mai.Novem	360 »
Méditerranée (Lot chant.)	A	0.000	1/16000	»	60 »	.....	000 »
Firminy.....	»	»	250	»	» »	.....	112 50
Pont-Levêque (Vienne)...	C	»	500	»	» »	.....	285 »
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	40.000	500	»	65 »	avril. oct.	680 »
Providence Belgique).....	A	5.560	1.000	»	100 »	septembre.	1120 »
Phœnix métallurgique....		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	100 »
J.-F. Cail et C^ie^..... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	680 »
Caronte, ...	C	70.000	100	10	Néant	.....	35 »
Chameroy.....	C	4.000	500	»	15 »	juin. déc.	705 »
Gandillot.....	C	2.300	2.5	»	50	.....	» »
Carlatede..	C	4.000	500	»	00 30	.....	» »
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	.....	200 »
C^ie^ immobilière (Rivoli)....	A	240.000	100	»	50	janv. juill	98 75
Docks Louis-Napoléon.....	Civ.	200.000	250	125	Néant	.....	170 »
Paris ....*Gaz*	A	110.000	1/1000	»	» »	mai,novem	815 »
Union des Gaz.....	A	32 000	250	»	» »	janvier..	105 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	44.000	1/4000	»	12 »	avril. oct.	475 »
Nord (Batignolles).....	C	6.000	500	»	25 »	juindéc-mb	260 »
Est Vincennes).....	C	1 000	500	»	07 »	.....	» »
Versailles.....	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	70 »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	480 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Etienne.....	C	1.050	1/1000	»	120 »	.....	1000 »
Lyon	A	7.000	1/1000	»	135 »	janv. juill.	3110 »
La Guillotière, Vaucect, Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	.....	1270 »
Wazemmes.....	C	3.400	416	»	62 50	1^er^ célebre.	175 »
Malaga.....	»	»	»	»	» »	.....	175 »
C^ie^ centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	»»» »
Montpellier.....	A	1.000	1/1000	»	»» »	.....	»»» »
Maberly (Amiens).....*Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août.....	660 »
Cohin, ...	A	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	690 »
Société Lainière.....	C	1.400	500	»	42 »	.....	» »
Pont-Rémy.....	C	5.000	1/1000	»	38 »	30 avril..	450 »
Siècle..... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »	.....	»»» »
Journaux réunis (*Constitutionnel* et *Pays*, Journ. de l'empire)	C	0.000	500	»	45 »	nov. juill.	»»» »
Droit	C	100	3.500	»	600 »	.....	5.400 »
Saint-Gobain .....*Glaces*	A	3.000	1/3000	»	» »	.....	»»» »
Montluçon.....	C	24.000	500	»	6 »	.....	105 »
Oignies, Belgique.....	A	22.000	500	»	30 10	septembre.	510 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1^er^ octobre.	00 »
Sétif (colonies de).....*Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »
Richer et C Vidanges	C	28.000	500	»	20	.....	100 »
Caoutchouc souple	C	50.000	100	»	12 »	31 mars...	» »
Chatillet et C^ie^	C	40.000	100	»	Néant	.....	40 »
C^ie^ générale des eaux.....	A	80.000	250	»	13 »	.....	210 »
2 Cirques (E. Dejean et C^ie^)	C	8.750	200	»	18 »	5 fév. juill.	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES		Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels	
Comp^ie^ générale des Omnibus ..		»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	»»» »
C^ie^ imp. des Voitures de Paris..		80	27.000	625	56	5 »	.....	»»» »
Ports de Marseille.....		500	20 000	500	45	30 »	jour juillet	490 »
Messageries imp. (serv. marit.)		500	12.000	500	1870	20 »	avril octob.	570 »
Loire, anciennes.....		»	»	1.250	»	50 »	.....	1165 »
— nouvelles.....		»	48.000	1.250	75	50 »	février août	985 »
Carmaux (charbonnages)		270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	»»» »
Télégraphie méditerranéen.....		400	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »
Vieille-Montagne.....		»	13.000	500	66	25 »	janv. juill.	440 »
Aveyron (Decazeville) 1848.....		500	2.400	500	»	27 50	avril octob.	»»» »
— — (1855-57..		500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	475 »
Compagnie générale des Eaux..		270	20 000	500	90	15 »	avril octob.	295 »
Chatillon et Commentry		250	20.000	500	25	5 »	mainovemb	242 50
Horme anc.....		475	2 110	312 50	30	25 »	30 juin déc.	435 »
— nouv.....		295	7.000	300	50	15 »	31mars sept	270 »
J.-F. Cail et C^ie^		40	5.500	450	11	20 »	janv. juill.	405 »
Bon impériale de Lyon..		»	»	625	»	25 »	15janv juill.	510 »
Gaz de Paris.....		440	25.500	500	45	25 »	janv. juillet	1210 »
Union des gaz.....		240	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	»»» »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 6 AU 12 AOUT

Longueur Expl.	Longueur Totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
1175	3028	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	octobre	Orléans	1377 50	1382 50	1375 ..	1360 ..	1372 50	1375 ..	1370 ..	1375 ..	1365 ..	1370 ..	1365 ..	1371 25
919	1565	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	janvier 1859	Nord ancien	937 50	940 ..	937 50	938 75	934 50	935 ..	930 ..	932 50	930 ..	932 50	930 ..	930 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	janvier 1859	Nord nouveau	810 ..	810 ..	809 ..	825 ..	820 ..	.. ..	815 ..	820 ..	812 75	815 ..	815 ..	815 ..
1619	1930	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858	novembre	Est	660 ..	655 ..	660 ..	655 ..	655 ..	655 ..	652 50	.. ..	650 ..	652 50	650 ..	650 ..
1363	2008	»	600.000	500	»	40 50 pour 1858.	novembre	Paris-Méditerranée	882 50	882 50	881 25	882 50	877 75	878 25	872 50	875 ..	870 ..	872 50	870 ..	871 25
793	1621	99	250.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Midi	520 ..	525 ..	523 75	521 75	517 50	517 50	515 ..	517 50	515 ..	512 50	515 ..	513 ..
1168	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	octobre	Ouest	563 ..	565 ..	570 ..	572 50	570 ..	568 75	570 ..	565 ..	565 ..	.. ..	560 ..	560 ..
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Lyon à Genève	.. ..	542 50	540 ..	547 50	540 ..	545 ..	540 ..	542 50	535 ..	.. ..	.. ..	.. ..
52	52	99	36.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 ..	170 ..	170 ..	.. ..	170 ..	170 ..	170 ..	.. ..	.. ..	.. ..	165 ..	.. ..
134	268	99	100.000	500	250	4 0/0	janvier 1859	Dauphiné	515 ..	525 ..	520 ..	525 ..	505 ..	.. ..	520 ..	.. ..	520 ..	500 ..	500 ..	.. ..
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Ardennes ancien	440 ..	.. ..	440 ..	.. ..	440 ..	.. ..	440 ..	.. ..	.. ..	.. ..	440 ..	.. ..
»		»	84.000	500	250	...	janvier 1859	Ardennes nouveau	470 ..	470 ..	470 ..	.. ..	470 ..	.. ..	475 ..	470 ..	475 ..	.. ..	475 ..	475 ..
38		99	16.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Bességes à Alais	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..
60	60	99	15.000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	janvier 1859	Chemins autrichiens	577 50	577 50	575 ..	572 50	567 50	568 75	565 ..	566 25	563 75	565 ..	563 75	565 ..
»	85	99	»	500	100	4 1/2 0/0	décembre	Victor-Emmanuel	420 ..	425 ..	425 ..	425 ..	421 50	422 50	420 ..	500 ..	415 ..	415 ..	411 50	412 50
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juin 1859	Russes	.. ..	.. ..	.. ..	500 ..	546 ..	.. ..	502 50	500 ..	502 50	.. ..	500 ..	.. ..
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	novembre	Ouest suisse	315 ..	» ..	315 ..	» ..	.. ..	» ..	315 ..	» ..	315 ..	» ..	.. ..	» ..
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	janvier 1859	Central suisse	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	440 ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..
102	170	»	57.365	500	»	4 0/0	janvier 1859	Nord-Est suisse	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	.. ..	» ..
442	865	99	240.000	500	100	6 0/0	janvier 1859	Saragosse	455 ..	457 50	457 50	455 ..	455 ..	455 ..	452 50	452 50	445 ..	450 ..	445 ..	450 ..
1396	3133	99	312.500	500	300	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	571 25	571 25	570 ..	568 75	567 50	568 75	563 75	562 50	560 ..	562 50	561 25	560 ..
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	octobre	Romains	390 ..	.. ..	390 ..	.. ..	390 ..	.. ..	387 50	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
14	14	99	7.833	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	.. ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..
»	132	99	47.500	500	350	6 0/0	janvier 1859	Séville à Jérez	.. ..	» ..	530 ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..
»	»	99	30.000	500	175	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..	.. ..	» ..

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursem^t	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	6	8	9	10	11	12
1848	5.000	1906	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	.. ..	» ..	.. ..	.. ..	.. ..	» ..
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	.. ..	.. ..	» ..	» ..	.. ..	» ..
»	2.775	1904	»	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1842	8.000	1904	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1848	13.333	1948	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	» ..
1852-1854	34.595	1951	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	965 ..	.. ..	.. ..	.. ..	965 ..	.. ..
1845-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1852	80.000	1955	1060	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	1000 ..	1025 ..	.. ..
1847-1854	28.750	1958	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
»	20.000	1905	»	»	625	mars	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	.. ..	.. ..	.. ..	470 ..	.. ..	.. ..
1854	102.011	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	400 ..	.. ..	.. ..	410 ..	.. ..	.. ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	500 ..	.. ..	.. ..	500 ..	500 ..	.. ..
1852	365.000	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 ..	480 ..	.. ..	490 ..	470 75	.. ..
1845	22.000	1955	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	.. ..
1853	131.107	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
1855	255.400	1970	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	.. ..	293 75	293 75	293 75	292 50	293 75
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	.. ..	.. ..	.. ..	290 ..	.. ..	.. ..
1855	364.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..
1852-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50	297 50
1854-56-57	600.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..	293 75
1855	87.710	1951	285	»	500	décembre	15 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	.. ..	290 25	290 25	293 ..	293 ..	293 ..
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	295 ..	.. ..	294 50	293 ..	293 75	.. ..
»	250.000	1955	»		500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 ..	300 ..	297 50	300 ..	300 ..	300 ..
»	1.000.000	1961	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	292 50	292 50	293 50	292 50	294 50	292 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	290 ..	290 ..	290 ..	.. ..	293 75	290 ..
»	240.788	1957	285	»	500	»	15 ..	Dº.	Midi ... gar.	291 50	292 50	292 50	292 50	291 75	293 75
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	275 ..	.. ..	.. ..	.. ..	275 ..	.. ..
1857	312.000	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	280 ..	280 ..	280 ..	280 ..	278 75	280 ..
»	28.000	1957	»	»	500		15 ..	Dº.	Dauphiné ... gar.	278 75	280 ..	280 ..	280 ..	280 ..	285 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	563.630	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	265 ..	265 ..	265 ..	265 ..	270 ..	270 ..
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	248 75	250 ..	251 25	252 50	251 50	255 ..
1858	..	1964	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	242 50	242 50	242 50	242 50	242 50	240 ..
1858	17.541	»	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	250 ..	250 ..	250 ..	250 ..	250 ..
»	»	»	»	»	»	»	.. ..	»	Cordoue à Séville	252 50	258 50	252 50	.. ..	.. ..	.. ..
»	109.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	118 75	118 75	120 ..	120 ..	120 ..	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1858	70 ..	70 25	70 ..	70 40	69 70	69 90	69 45	69 60	69 85	69 70	69 90	69 25
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 décembre 1858	70 80	71 ..	70 70	70 90	70 40	70 55	70 15	70 15	70 ..	70 10	69 90	69 90
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1858	97 25	97 ..	97 25	97 50	97 50	.. ..	96 75	97 ..	96 85	.. ..	97 30	97 25
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. janvier 1859	2850 ..	» »	2850 ..	» »	2850 ..	» »	2850 ..	» »	2825 ..	» »	2825 ..	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1858	625 ..	» »	625 ..	.. ..	625 ..	» »	625 ..	» »	625 ..	» »	620 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. janvier 1859	.. ..	.. ..	660 ..	.. ..	.. ..	660 ..	660 ..	.. ..	660 ..	660 ..	660 ..	.. ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. nov. 1858	460 ..	» »	460 ..	» »	460 ..	» »	460 ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	440 ..	» »	440 ..	» »	.. ..	» »	445 ..	» »	440 ..	» »	445 ..	» ..
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» ..
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »	.. ..	» »	91 25	» »	91 25	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. nov. 1858	900 ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	900 ..	» »	.. ..	» »	900 ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	865 ..	867 50	862 50	860 ..	850 ..	853 75	842 50	845 ..	845 ..	847 50	847 50	857 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance janvier 1859	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» »	1110 ..	» »	.. ..	» »	1110 ..	» ..
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. septemb. 1858	465 ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» »	465 ..	» »	460 ..	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. janvier 1859	230 ..	» »	240 ..	» »	240 ..	» »	240 ..	.. ..	218 75	» »	218 75	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés	95 3/8	» »	95 4/8	» »	94 4/8	» »	95 3/8	» »	95 4/8	» »	95 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance nov. 1858	99 7/8	» »	.. e/o	» »	.. e/o	» »	.. e/o	» »	99 3/4	» »	99 e/o	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance décembre 1858	86 ..	» »	86 ..	» »	87 ..	» »	87 ..	» »	86 ..	» »	85 ..	»
— 3 0/0, jouissance janvier 1859	.. ..	» »	.. ..	» »	54 ..	» »	.. ..	» »	55 ..	» »	.. ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance janvier 1859	.. e/o	» »	.. ..	» »	.. e/o	» »	.. e/o	» »	.. e/o	» »	72 e/o	»
Romain, 5 0/0, jouissance décembre 1858	87 e/o	» »	87 e/o	» »	86 3/4	» »	86 3/4	» »	86 1/2	» »	86 e/o	»
Espagne, différ. convert., jouissance janvier 1859	32 1/4	» »	32 7/8	» »	.. e/o	» »	32 7/8	» »	32 3/4	» »	32 3/4	»
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance janvier 1859	.. e/o	» »	.. e/o	» »	43 1/2	» »	43 1/2	» »	.. e/o	» »	.. e/o	»
Dº Dº 1851, jouissance janvier 1859	43 1/8	» »	.. e/o	» »	42 1/8	» »	43 e/o	» »	42 3/4	» »	42 e/o	»
Dº intérieure, jouissance janvier 1859	42 e/o	» »	41 3/4	» »	.. e/o	» »	43 e/o	» »	.. e/o	» »	41 3/4	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance janvier 1859	.. ..	» »	.. ..	» »	.. ..	» »	109 50	» »	.. ..	» »	.. ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 989 — 18e ANNÉE — N° 34 — SAMEDI 20 AOUT 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

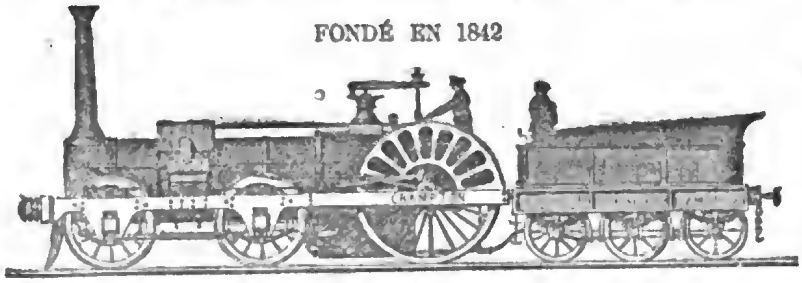
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELTZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des chemins de fer romains (ligne *Pio-Centrale*), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 15 septembre prochain, à Paris, rue Richelieu, 99, à huit heures du soir, à l'effet de délibérer :

1° Sur la constitution en une seule et nouvelle Société anonyme de la Société Pio-Centrale, de la Société du chemin de fer de Rome à la frontière napolitaine, et du chemin de fer de Rome à Frascati (ligne *Pio-Latina*) ;

2° Sur les moyens d'arriver en la meilleure forme à ladite constitution en une seule et nouvelle Société ;

3° Sur les pouvoirs à donner à l'effet d'opérer ladite constitution, et de suivre toutes approbations et homologations auprès du gouvernement pontifical.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 729. — Les nouvelles conventions et leurs résultats, 730. — Chemins de fer de l'Est, 731. — Chemin de fer central suisse, 731. — Chronique des chemins de fer, 731. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 732. — Société générale de crédit industriel et commercial, 732. — Crédit foncier de France, 732. — Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux, 732. — Avis aux actionnaires, 733. — Bulletin des recettes de la semaine, 733. — Actes officiels, 734. — Nominations, 734. — Société des ingénieurs civils, 735. — Forges, 738. — Avis aux entrepreneurs, 738. — Recettes des chemins de fer, 739, 740. — Annonces, 740, 741. — Chronique de la Bourse, 742. — Tableau des valeurs industrielles, 743. — Bourse, 744.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le *Moniteur* du 19 publie un décret qui modifie celui du 22 mai 1858 sur les valeurs étrangères. Mais cette modification n'est pas bien considérable. Elle se borne à réduire à 200 fr. le montant du versement sur les actions de 500 fr. admises à la cote, versement qui était fixé précédemment à 350 fr. Le reste du décret est maintenu. Lorsque nous exprimions la semaine dernière l'espoir de voir bientôt rapporter quelques-unes des mesures restrictives, nous comptions sur quelque chose de plus radical que ce qui vient d'être fait ; et, certes, l'état languissant du marché justifierait de larges réformes.

Attendons encore. La Bourse est déserte ; les affaires deviennent de plus en plus difficiles, et l'évidence du mal finira par démontrer la nécessité du remède.

Les fêtes des 14 et 15 août avaient produit une sorte de liquidation anticipée et un mouvement de stagnation ; mais chacun espérait une reprise pour la semaine qui finit. C'est le contraire qui est arrivé. La rente a subi mardi, mercredi et jeudi un nouvel affaiblissement. Il est vrai que cette baisse a coïncidé avec l'ouverture d'une souscription publique ouverte par la Société générale de crédit industriel et commercial. On sait que cet établissement financier, autorisé par le gouvernement, est administré sous la présidence de M. le marquis d'Audiffret, qui a quitté sa haute position de président de la Cour des comptes, pour lui donner son concours si utile et si éclairé.

Cette Société vient d'obtenir des concessionnaires de l'emprunt russe une participation de 40 millions de francs qu'elle s'est empressée de mettre à la disposition de sa clientèle par une souscription publique. Cet emprunt est fait en 3 0/0 à 66 fr., avec jouissance du coupon depuis le 1er mai 1859. Il présente l'avantage que les intérêts seront payés à Paris comme à Londres ; la Société générale de crédit commercial et industriel est chargée de les servir à Paris.

Evidemment cet emprunt est consenti à de bonnes conditions pour un Etat comme la Russie, dont le 4 1/2 0/0 dépasse généralement le pair, et les avantages obtenus par les concessionnaires ne s'expliquent que parce que les conditions de l'emprunt avaient été arrêtées précédemment dans des circonstances moins favorables.

Quoi qu'il en soit, il est arrivé, par des causes à peu près inconnues, que le jour où la Banque nouvelle a ouvert sa souscription, le cours de la rente française s'est affaibli sans que les autres places financières de l'Europe aient subi le moindre mouvement de réaction qui puisse faire comprendre la baisse de notre Bourse. Il y aurait donc, dans ce moment, une influence qui exercerait son pouvoir sur la place pour compromettre en France le succès de l'emprunt russe. Malheureusement, ce n'est pas la première fois qu'un fait semblable se produit ; et nous ne pouvons que le déplorer.

Les recettes des chemins de fer se maintiennent d'une manière très-favorable ; et si les préoccupations politiques ne s'emparaient pas de temps en temps du marché, les cours remonteraient très-facilement.

Quant au 3 0/0, son prix n'est pas en rapport avec la situation prépondérante de la France en Europe ; et personne ne doute que l'écart de 26 fr. qui existe entre les fonds français et les fonds anglais ne tende à diminuer successivement.

Digitized by Google

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 40, ferme à 69 15.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 97 50, ferme à 97 50.

L'emprunt est coté 70 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	152.30 0/0
Lyon-Genève	111.59 0/0
Dauphiné	75.33 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	43.89 0/0
Midi	25.45 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	22.62 0/0
Autrichiens	16.»» 0/0
Est	11.13 0/0
Bességes à Alais	5.60 0/0
Ardennes	4.59 0/0
Orléans	1.65 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	2.65 0/0
Nord	6 05 0/0
Ouest suisse	13.00 0/0
Saragosse	18.79 0/0

J.-G. Bondot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	12 août	19 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 25	69 15	»» »»	» 10
Banque de France	2825 »	2800 »»	» »»	25 »»
Consolidés	95 3/8	95 5/8	»» 2/8	» »»
Crédit foncier	660 »»	660 »»	» »»	»» »»
Crédit mobilier	837 50	827 50	»» »»	10 »»
Comptoir d'Esc[te]	620 »»	615 »»	»» »»	5 »»
Orléans	1371 25	1362 50	»» »»	8 75
Nord	930 »»	927 50	»» »»	2 50
Nord nouveau	815 »»	810 »»	»» »»	5 »»
Est	650 »»	647 50	»» »»	2 50
Paris-Méditerran[e]	871 25	868 75	»» »»	2 50
Midi	515 »»	510 »»	»» »»	5 »»
Ouest	560 »»	560 »»	»» »»	»» »»
Genève	535 »»	532 50	»» »»	2 50
Dauphiné	520 »»	515 »»	»» »»	5 »»
Graissessac-Béziers	165 »»	167 50	2 50	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	440 »»	»» »»	» »»
Ardennes nouveau	475 »»	475 »»	»» »»	»» »»
Ch. Autrichiens	565 »»	558 75	»» »»	6 25
Victor-Emmanuel	412 50	412 50	» »»	»» »»
Russes	500 »»	502 50	2 50	» »»
Romains	387 50	390 »»	2 50	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	560 »»	558 75	»» »»	1 25
Saragosse	450 »»	443 75	»» »»	6 25

LES NOUVELLES CONVENTIONS ET LEURS RÉSULTATS.

Le *Journal des Chemins de fer*, en constatant les modifications apportées aux conditions des concessions des chemins de fer par les nouvelles conventions intervenues entre les Compagnies et l'Etat, n'avait pas cru devoir préjuger les conséquences qui devaient résulter de ces modifications sans s'édifier d'abord sur certains points que, dans notre opinion, les Compagnies pouvaient seules éclairer au moyen de renseignements officiels.

C'est dans cet esprit et pressés d'ailleurs par les sollicitations des intéressés que nous avions cru devoir adresser à MM. les administrateurs des Compagnies de chemins de fer une série de questions que nous avons reproduites dans notre numéro du 2 juillet dernier.

Il ne faut donc pas s'étonner de voir la publicité saisie aujourd'hui d'une discussion qui touche à de si nombreux intérêts, bien que les éléments qui, selon nous, seraient indispensables pour la rendre véritablement sérieuse et utile manquent encore et ne permettent pas de juger, en connaissance de cause, la réorganisation des Compagnies et ses résultats probables.

Nous avons sous les yeux une brochure signée d'un nom qui, par l'expérience et les relations, tient une place distinguée dans la grande industrie des chemins de fer, et nous voyons que son auteur y pose en principe que les nouvelles conventions « mettent les Compagnies dans l'impossibilité d'accomplir leur œuvre et font courir à l'Etat, qui est leur garant, et aux intérêts immenses qui sont engagés dans leur industrie les dangers les plus graves et les plus inquiétants pour l'avenir. »

Bien que ne partageant pas entièrement avec l'auteur une opinion aussi radicale, nous ne pouvons cependant la discuter complétement sans avoir sous les yeux les éléments qui nous manquent, et nous croyons qu'en tout état de cause, il pourra être utile aux idées de progrès que nous nous faisons honneur de représenter, d'enregistrer avec impartialité les opinions diverses qui vont nécessairement surgir autour de nous, en attendant que nous puissions donner notre sentiment personnel.

Solution de la question des chemins de fer, de l'extension des réseaux et des nouvelles conventions, tel est le titre d'une brochure que vient de publier M. C. Poujardhieu sur un sujet qui, sans doute, ne sera pas de longtemps épuisé.

M. Poujardhieu n'est point partisan des nouvelles conventions ; selon lui, elles limitent les projets de l'industrie des chemins de fer aux réseaux actuellement concédés, et l'Etat, en révisant les anciennes concessions des chemins de fer a, par la loi du 11 juin 1859, paralysé les moyens dont il disposait pour créer ces grandes voies de communication qui ont si profondément révolutionné la production industrielle de la France. Fixer et borner à l'avance le développement des réseaux concédés aux six grandes Compagnies, le limiterà un réseau de 16,000 kilomètres par une sorte de *nec plus ultra* qui peut n'être pas plus acceptable dans quelques années que le *nec plus ultrà* de 1842 ne l'était en 1853, c'est assigner au plus grand progrès des temps modernes un terme contre lequel s'élèvent à la fois et l'expérience du passé et la prospérité sans cesse croissante de la France.

Que sont les 16,000 kilomètres de chemins de fer concédés pour la satisfaction des besoins d'un pays que le premier empire dotait de 35,000 kilomètres de routes impériales, et qui compte aujourd'hui 48,000 kilomètres de routes départementales? Les lignes exploitées et concédées traversent les départements les plus riches et les plus populeux ; nos départements les plus pauvres n'ont pas encore de chemins de fer, et cependant un perfectionnement dans les voies de communication y développerait sans doute les éléments agricoles, les richesses minérales qui y sont actuellement presque sans valeur. Pourquoi ces départements qui, par l'impôt, concourent de leurs deniers à la création et à l'organisation du réseau concédé, puisqu'ils participent aux subventions et à la garantie d'intérêt accordées par l'Etat ne partiperaient-ils pas aux avantages dont jouissent leurs voisins plus favorisés? Il y a là, dit l'auteur, une situation anormale, une inégalité choquante dans la distribution de la prospérité publique, résultat inévitable de l'inégalité dans la situation de la production, des transports et même du travail, par suite de la dépopulation des centres agricoles au profit des points les plus rapprochés des grandes agglomérations industrielles.

L'objection qui se présente naturellement, l'auteur de la brochure l'a prévu, c'est que les voies ferrées étant très-coûteuses, il était indispensable pour leur établissement de trouver des éléments de trafic suffisants pour assurer un produit raisonnable des capitaux engagés. De là la nécessité de limiter le réseau à 16,000 kilomètres, au lieu de lui assigner un développement égal aux routes impériales, soit 35,000 kilomètres. C'est précisément la solution de cette difficulté que l'auteur s'est proposée dans son travail. Son but principal est de prouver que l'on peut compléter les réseaux de chemins de fer à un prix de construction bien inférieur à celui de 330,000 fr., prix moyen du kilomètre des lignes construites en France, et qu'il fixe, pour le kilomètre de chemin de fer à une voie seulement, et d'après un devis détaillé que nous n'avons pas à examiner ni à discuter quant à présent, à 150,000 fr. seulement.

Le point de départ de l'auteur est celui-ci : un chemin de fer qui ne peut donner que 15,000 fr. brut par kilomètre ne doit coûter que 150,000 fr. de construction et 7,500 fr. d'exploitation, soit 50 0/0 de sa recette, et c'est sur ces bases que doivent être construits, selon lui, les chemins de fer qui restent à concéder.

Les Compagnies actuelles ne pouvaient

Digitized by Google

résoudre le problème économique que s'est posé l'auteur. Elles le pourraient encore moins depuis que les nouvelles conventions sont devenues définitives. La loi du 11 juin n'applique qu'exceptionnellement et comme par faveur le système de la loi de 1842 à la Compagnie de l'Ouest et à la Compagnie du Midi, tandis qu'elle applique celui d'un minimum d'intérêt de 4 fr. 65 c. 0/0 aux autres Compagnies, et même aux deux que nous venons de citer pour les lignes qui restent à leur charge. Ce système aura peut-être pour effet, c'est l'auteur qui parle, de rendre réelle cette garantie d'intérêt qui ne devrait être, en bonne économie financière, que ce qu'elle a été jusqu'à présent : une simple responsabilité morale de l'Etat.

Si, comme l'indiquent les devis établis pour la concession du nouveau réseau, le prix moyen du kilomètre égale le coût kilométrique du réseau en exploitation, il ne sera pas inférieur à 330,000 fr., moyenne du prix de construction du kilomètre de l'ancien réseau. Or, le service des emprunts réalisés en obligations et qui élèvera avec l'amortissement le taux de l'intérêt, à 6 0/0, représente sur 330,000 fr., 19,800 fr. En calculant les dépenses de l'exploitation à 10,000 fr. par kilomètre, il faudrait, pour que la garantie ne fût pas effective, que le nouveau réseau produisît un revenu kilométrique brut annuel de 29,500 fr., chiffre que M. Poujardhieu croit de beaucoup supérieur à celui qui sera obtenu réellement, et qu'il croit pouvoir évaluer à 15,000 fr. seulement.

Il y a donc là, selon lui, péril réel pour le Trésor et les Compagnies. Au lieu d'accroître les revenus de l'Etat, le nouveau système peut grever son budget d'une perte annuelle considérable : il limite les dividendes des Compagnies en mettant à leur charge le service d'emprunts dont le taux dépassera normalement de 1,35 0/0 le chiffre du revenu qui leur est garanti.

Mais la brochure que nous avons sous les yeux ne se borne pas, il faut lui rendre cette justice, à signaler les inconvénients de la situation actuelle, elle propose les moyens qui lui paraissent propres à les faire disparaître.

Ces moyens consistent :

1° Dans des conditions plus économiques d'établissement ainsi que nous le disions plus haut ;

2° Dans des conditions plus économiques d'emprunt.

Tant que les chemins de fer seront obligés d'emprunter à 6 0/0, l'auteur pense qu'ils seront à l'état de crise ; tant que l'industrie des chemins de fer, qui représente près de 4 milliards, n'aura pas une existence propre, indépendante, elle restera dans une condition sans cesse compromettante pour les intérêts qu'elle représente. En quelque sorte solidaire de la situation et des valeurs de l'Etat, elle ne trouvera des capitaux qu'à des conditions onéreuses, et sera financièrement, par la masse des valeurs qu'elle a émises et qu'elle doit émettre un danger permanent pour le crédit public.

Nous arrivons, après l'examen critique de la situation faite aux chemins de fer par les nouvelles conventions, à la partie la plus importante de la brochure, la solution annoncée par son titre même.

Cette solution repose sur un système qui, en permettant de résoudre la question économique de la construction, assurerait à l'industrie des chemins de fer un moyen certain et constant de se procurer des capitaux au taux nominal de la rente française, c'est-à-dire à 3 p. 0/0.

Nous nous proposons de l'examiner dans un prochain article.

J.-G. Bordot.

(*La suite prochainement.*)

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ouverture de la ligne de Luxembourg à la frontière de France.

La Compagnie de l'Est vient de livrer à la circulation la ligne de Thionville au Luxembourg. On sait qu'en dehors du traité de fusion, fait le 12 mai 1857, entre la Compagnie de l'Est et celle des chemins de fer des Ardennes, la Compagnie de l'Est a traité le 6 juin de la même année avec la Compagnie royale et grand-ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, pour l'exécution pendant cinquante ans des chemins de fer concédés à cette Compagnie par les lois des 25 novembre 1855 et 1er décembre 1856, à compter du jour où la section de la frontière française du Luxembourg en contact avec la ligne de l'Est serait exploitable.

Les lignes dont il s'agit, quoique ne comprenant ensemble que 160 kilomètres, forment un véritable réseau dont le centre est la capitale du grand-duché.

Ce réseau se compose :

De la ligne de Luxembourg à la frontière de France à Thionville ;

De la ligne de Luxembourg à la frontière belge dans la direction d'Arlon, se raccordant avec le chemin de fer belge de Bruxelles à Arlon par Namur ;

De la ligne de Luxembourg à la frontière prussienne jusqu'au Werswampach, dans la direction de Spa, Liége, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Voici la ligne à la frontière française livrée à l'exploitation ; on espère que la ligne à la frontière belge sera terminée dans deux mois. Quant à la ligne à la frontière prussienne, elle pourra, selon toute probabilité, être livrée à la circulation dans le courant de l'année prochaine.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Nous croyons qu'on lira avec intérêt les détails qui suivent concernant une petite section de chemin de fer qui se construit dans ce moment, et dont le peu d'étendue n'est pas en rapport avec les immenses services qu'elle est appelée à rendre au commerce des deux pays de la France et de la Suisse.

Nous voulons parler du chemin de fer de jonction des chemins de fer de l'Est avec celui du Central-Suisse à Bâle. Sur ce parcours long de 3,300 mètres, ne se présente qu'un seul travail d'art qui mérite d'être mentionné, c'est le viaduc sur le vallon de la Birsig, à l'extrémité occidentale de la nouvelle gare du Central-Suisse ; il y a sept arches de 17 mètres d'ouverture chacune ; les rails se trouvent à 17m,50 au-dessus du niveau de la Birsig ; les piliers et les voûtes sont entièrement construits en pierres de taille fournies par les carrières de molasse rouge de la Forêt-Noire, et de calcaire astartien du Jura, matériaux reconnus pour leur solidité et leur durée.

Les travaux de ce viaduc, long de 150 mètres, ont été poussés avec une grande activité, car commencés en février de cette année, on a déjà pu poser la dernière clef de voûte à la septième arche le 30 juillet dernier.

Les terrassements de cette voie de raccordement n'ont pas été conduits moins activement, notamment les remblais aboutissant aux deux extrémités du viaduc.

A en juger d'après la situation actuelle des travaux, on peut hardiment présumer qu'ils seront terminés le 1er décembre 1859, et grâces à la suppression de cette solution de continuité, l'Angleterre, la France, la Belgique et la Hollande se trouveront, le 1er janvier 1860, en communication nonintermpue avec la Suisse centrale et orientale, cette dernière partie surtout qui est la plus industrieuse, tandis que la première est plus spécialement le but des excursions des touristes.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans vient de soumettre à l'homologation de l'administration supérieure un tarif spécial de transport à grande vitesse pour voyageurs dans des wagons-salons et des places de luxe.

D'après ce tarif, les places de wagons-salons sont taxées comme les places de coupé, un dixième en sus du prix des places de première classe. Il n'est pas délivré moins de dix places à la fois pour wagon-salon, et les parcours pour lesquels ces places sont prises doivent être de 200 kil. au minimum.

Les voyageurs ne peuvent pas exiger de wagons-salons s'il ne s'en trouve point à la gare à laquelle la demande en est faite, ou si le train ne contient pas de voitures de cette espèce, ou enfin si celles qui s'y trouvent ne sont pas disponibles.

Les militaires ou marins voyageant en wagons-salons n'ont droit qu'à la remise qui leur serait faite individuellement s'ils voyageaient en voiture de première classe.

— On lit dans le *Courrier de Bourges* :

« Les travaux du chemin de fer de Bourges à Montluçon commenceront bientôt. La Compagnie d'Orléans, concessionnaire, fait com-

Digitized by Google

mencer l'expertise des terrains dans les premiers jours du mois de septembre, sans autre retard. Il est définitivement résolu que l'embranchement se soudera au-dessus du point dit le *Pont-Vert*. Les départs et arrivées ne s'en feront pas moins à la gare de Bourges.

» Aussi, la Compagnie est, dit-on, disposée à donner à notre gare de nouveaux developpements, pour la mettre à même de suffire aux nouveaux besoins du service, surtout au point de vue commercial.

» Dans tous les cas, notre conseil municipal a émis un vœu motivé pour que la Compagnie d'Orléans veuille bien créer à Bourges une gare digne et en rapport avec les grands services qu'elle est appelée à rendre à la Compagnie et au pays. D'un autre côté, le même conseil s'est énergiquement prononcé pour que le tracé du nouveau chemin de fer de Bourges à Montluçon suive la rive gauche du Cher et non la droite, à partir de Saint-Florent, en vue, bien entendu, d'une communication dans l'avenir avec Issoudun (Indre). »

— Le gouvernement espagnol a chargé M. Joaquin Nunez de Prodo, député aux cortès et sous-directeur de l'école espagnole des chemins, canaux et ports, de venir étudier en France avec deux élèves de son école les ouvrages les plus remarquables de nos chemins de fer, et en particulier le pont sur la Garonne à Bordeaux, qui doit être construit d'après le système des fondations tubulaires à air comprimé appliqué à la construction du pont du Rhin à Kehl.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 12 AOUT 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 12 AOUT
Paris-Méditerranée	43.874 18	871 25
Nord	35.154 »	930 »
Orléans	25.777 75	1371 25
Ouest	24.201 29	560 »
Bességes	22.813 58	460 »
Est	21.380 18	650 »
Genève	17.119 16	535 »
Midi	14.677 40	515 »
Ardennes	11.975 98	440 »
Dauphiné	11.686 29	520 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	31.504 57	560 »
Autrichiens	12.605 »	565 »
	Au 5 août.	
Madrid à Alicante	13.339 97	455 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL,

Rue Taitbout, n° 37.

SOUSCRIPTION POUR L'EMPRUNT RUSSE.

Ouvert les mercredi, jeudi, vendredi et samedi 17, 18, 19 et 20 août, de 10 à 3 heures.

Capital émis, 12 millions de livres sterling à 68 0/0, produisant intérêt de 3 0/0 du 1er mai dernier.

Le gouvernement français a autorisé la Société générale de crédit à ouvrir une souscription pour un capital de 40 millions de francs, ou 1,600,000 livres sterling, qui ont été mis à sa disposition par les concessionnaires.

Le premier versement est de 3 liv. st., ou 75 fr. 50 c. y compris le change : il est opéré en souscrivant.

La répartition aura lieu au prorata des demandes faites.

Avis en sera donné dans les huit jours qui suivront la clôture de la souscription.

Les 29, 30 et 31 août, les récépissés provisoires seront échangés contre les inscriptions du gouvernement russe moyennant un nouveau versement de 12 liv. st. — ou environ 302 fr., change compris.

Les versements complémentaires s'opéreront à la Société générale de crédit.

Etat des versements facultatifs en livres sterling ou francs.

liv. st.	fr.	c.	
3 ou	75	50	en souscrivant.
12 ou	302	»	du 29 au 31 août.
13 ou environ	327	17	avant le 24 sept.
14 ou environ	352	34	avant le 1er nov.
13 ou environ	327	17	avant le 10 déc.
13 ou environ	327	17	avant le 25 janv.

suivant le change qu'indiquera la Société générale de Crédit.

68

La bonification des intérêts ramène le taux réel d'émission à 66 1/2 0/0 par l'admission du coupon du 1er novembre comme versement.

Les souscriptions attribuées de moins de 1,000 liv. st. en capital ne recevront leurs titres définitifs que sur le payement intégral qui peut se faire par anticipation avec bonification d'intérêt à 3 0/0.

Les intérêts de l'emprunt seront touchés à la caisse de la Société générale de crédit, les 1er mai et 1er novembre de chaque année au cours de la livre sterling.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les porteurs de promesses d'obligations libérées de 200 fr., sont prévenus que le Crédit foncier de France a réalisé des prêts pour une somme de 131 millions, et qu'il est dès lors en droit d'appeler plusieurs séries de ces promesses à compléter le versement de 1,000 fr. par obligation.

Le Conseil d'administration a décidé que deux nouvelles séries seraient immédiatement appelées.

Ces deux séries seront désignées par le sort en séance publique, le 17 août à trois heures.

Le tirage de deux nouvelles séries, de 10,000 promesses d'obligations appelées à être converties en obligations foncières a eu lieu en séance publique, le 17 août.

Les séries G et R comprenant les numéros de 60,001 à 70,000 et de 170,001 à 180,000 ont été désignées par le sort.

En conséquence tout porteur d'une promesse d'obligation de ces deux séries aura à verser dans la caisse de la Société, 300 francs avant le 1er septembre, et les 500 autres francs avant le 1er novembre.

Les porteurs de titres des séries G et R qui n'auraient pas effectué les versements auxdites époques resteront soumis aux conditions énoncées sur les titres, et notamment ils cesseront d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir ; ils seront en outre passibles de l'intérêt de 5 0/0 par chaque jour de retard sur les sommes exigibles.

Ceux qui auront effectué les versements recevront des obligations divisées en coupures de 500 fr., donnant un intérêt de 3 0/0, participant aux lots et remboursables avec une prime de 20 0/0.

SOCIÉTÉ DES TAPIS ET TISSUS MÉCANIQUES DE MEAUX.

SOUS LA RAISON SOCIALE : GADRAT ET Ce.

Souscription à la deuxième série de cinq mille actions de cent francs, avec jouissance des intérêts et bénéfices à partir du 1er août 1859.

Ouverture de la souscription au siége social, rue Drouot, 4, dans les bureaux de la Société du Crédit industriel.

Créée au mois de mai 1856, la Société fut constituée, sous le bénéfice de l'ancienne législation, par la souscription du premier capital de cinq cent mille francs.

A l'aide des fonds provenant de cette première souscription, la gérance a fait établir dans sa manufacture, située à Meaux, un premier matériel de métiers et outillage; elle a acheté ses premiers approvisionnements en laines, cotons et fils ; elle est en mesure de livrer ses produits au commerce.

Pendant la durée de la période qui s'est écoulée depuis sa constitution jusqu'à ce jour, la Société a fait l'épreuve industrielle de ses procédées brevetés. Ces procédés ont

Digitized by Google

été expérimentés dans l'établissement impérial des Gobelins, sur l'autorisation de S. Exc. le ministre de la maison de l'Empereur. Leur examen a été soumis à une commission spéciale nommée par le ministre d'Etat, et les conclusions du rapport de cette commission ont constaté le mérite du système.

La bienveillance du gouvernement a donné encouragement et consécration à ces procédés en faisant à la Société des commandes de tapis destinés au palais de Fontainebleau et et au château des Tuileries. Les premières fournitures livrées à la maison de l'Empereur ont été faites le 30 juin dernier.

Les produits les plus remarquables de la manufacture consistent en tapis de genre *Savonnerie*, qui jusqu'à ce jour n'étaient obtenus que dans l'établissement impérial des Gobelins, à des prix de revient fort élevés et par une fabrication nécessairement très-lente. A l'aide des procédés qui sont la propriété exclusive de la Société, notre fabrication est très-rapide, et cette rapidité d'exécution permet de rendre les tapis *Savonnerie* accessibles au public par la modicité relative du prix de vente.

La Société peut livrer ces beaux produits à 75 0/0 au-dessous des prix actuels du commerce, tout en réalisant encore des bénéfices considérables.

L'appel que nous faisons au public a pour objet d'augmenter le matériel et de mettre notre manufacture de Meaux en mesure de fonctionner et de produire sur une échelle plus large, en assurant les fonds nécessaires à l'achat des matières premières et aux frais de la main d'œuvre.

Nous voulons faire participer le public aux bénéfices d'une entreprise industrielle que l'exploitation de nos brevets doit rendre essentiellement rémunératrice, et qui offrira à nos actionnaires la certitude d'un intérêt de 5 0/0, payable par semestre, et la perspective de dividendes considérables dès la première année de fabrication. Nous n'avons voulu faire cet appel que dans la limite des nécessités de l'entreprise.

Notre souscription est ouverte depuis le 3 août, au siége social établi rue Drouot, 4, dans les bureaux de la Société du Crédit industriel. Elle sera close le 26 août.

Nos actions sont de cent francs, à verser intégralement en souscrivant.

Les souscripteurs de cent francs recevront des titres provisoires, qui seront échangés ultérieurement contre les titres définitifs.

Une exposition de nos tapis est faite dans nos bureaux; elle demeurera ouverte pendant toute la durée de la souscription. Nous invitons le public à venir visiter nos produits.

GADRAT et C^e^.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 août. — **Compagnie des chemins de fer lombardo-vénitiens et de l'Italie centrale.** — Convocation de l'assemblée annuelle ordinaire, à Vienne, au siége social, Wallner strasse, 273. Dépôt de 40 actions, à Paris, chez MM. de Rothschild, et à Vienne, au siége social.

25 août. — **Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Vienne, au siége social, Wallner strasse, 2 3. Dépôt de 40 actions, à Vienne, au siége social, et à Paris, chez MM. de Rothschild.

14 septembre. — **Société privilégiée Pio-Latina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis aux annonces.)

15 septembre. — **Société générale des chc-**

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en moins
								o o	o o
EST (1)	Du 6 au 12 août	1622	1,283,479 50	791 27	1611	1,148,513 96	712 91	11 13	» »
ORLÉANS (1)	6 — 12 —	1475	1,328,187 86	900 47	1475	1,306,613 51	885 83	1.65	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	6 — 12 —	1406	1,980,525 21	1,408 62	1346	1 546,283 83	1,148 80	22.62	»
OUEST (1)	6 — 12 —	1188	1,149,093 13	967 29	1165	1,137,744 27	993 66	»	2.65
NORD (1)	6 — 12 —	964	1,098,323 67	1,137 »	919	1,123,396 37	1,222 »	»	6.95
MIDI (1)	6 — 12 —	793	452 616 17	570 76	793	360,798 29	454 05	25.45	»
LYON A GENÈVE	6 — 12 —	231	244,514 91	1,058 50	227	113,558 35	500 23	111.59	»
ARDENNES (1)	6 — 12 —	157	60,305 39	384 11	92	33,784 29	367 22	4.59	»
DAUPHINÉ	6 — 12 —	134	77,454 41	578 09	134	44,184 08	329 73	75.33	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	6 — 12 —	33	20,659 35	626 05	33	19,600 95	593 97	5.40	»
AUTRICHIENS (recettes en florins)	6 — 12 —	1323	347,031 »	262 »	1323	296,483 »	224 »	16.»	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	6 — 12 —	1185	1,404,654 15	1,185 36	1070	851,721 26	796 »	48.89	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	30 juillet 5 août	482	211,470 23	444 95	453	249,280 19	547 86	»	18.79
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	30 — 5 —	57	16,451 97	288 63	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	23 — 29 —	211	242,279 13	1,132 14	194	87,053 46	448 72	152.30	» »
OUEST SUISSE	5 — 11 août	80	32,796 75	419 »	80	37,304 61	466 »	»	13.»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

mins de fer romains. — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 5 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er août. — **Comptoir national d'escompte.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1858-1859, soit 15 fr. par action, rue Bergère, 14.

5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Intérêts de 0 fr. 25 c. par action à déduire sur les 50 fr. appelés, à dater de cette époque. (Voir aux annonces.)

APPELS DE FONDS

5 au 20 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandre.** — Appel de 50 fr. par action. (Voir aux annonces.)

Du 16 au 31 août. — **Chemin de fer impératrice Elisabeth.** — Dernier appel de 15 0/0 formant libération des actions. A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

26 août au 5 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. Versement à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier.

1er au 15 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 fr. par action.

1er au 15 septembre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Appel du dernier versement de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 15 août. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des titres à raison de deux actions anciennes contre une nouvelle, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 3 au 26 août. — **Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux.** — Souscription à la deuxième série de 500 actions de 1,000 fr.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er juillet. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement des obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril 1859, et dont les numéros sont indiqués dans un avis publié aux annonces du 7 mai. Le remboursement s'effectuera à la caisse du chemin de fer d'Orléans, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces du 30 juillet, page 692.

1er juin, 1er juillet et 1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1er octobre. — **Union des gaz.** — Remboursement à 250 fr. des obligations sorties au tirage du 6 août. (Voir la liste publiée aux annonces de ce jour.)

F. G.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 10 AOUT 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	31,119,600	777,990,000
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,644,600	416,115,000
Balance. . .	31,119,600	777,990,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,433,612	85,840,300
Compte courant de l'Etat créditeur.	5,912,113	147,802,825
Comptes particuliers. .	14,675,929	366,898,225
Billets à sept jours et autres	856,319	21,407,975
	39,430,973	985,774,325
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,208,572	280,214,300
Créances particulières.	18,474,568	461,864,200
Bank-notes (portefeuille)	9,160,515	229,013,625
Numéraire.	587,288	14,682,200
Balance. .	39,430,973	985,774,325
Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	588,854	14,721,350
Compte courant des particuliers	324,025	8,123,125
Portef. des particuliers.	784,511	19,612,775
Reste	87,477	2,186,925
Réserve	254,317	6,357,925
Diminution :		
Circulation des billets.	315,193	7,879,825
Espèces et lingots. . .	98,448	2,461,200

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances ;

Vu le décret du 28 février 1852 sur la Société de crédit foncier ;

Vu le décret du 28 mars 1852, autorisant la constitution d'une Société de crédit foncier dans les sept départements du ressort de la cour d'appel de Paris ;

Vu le décret du 30 juillet suivant qui approuve les statuts de la Société anonyme formée en exécution dudit décret du 28 mars 1852, sous la dénomination de *Banque foncière de Paris* ;

Vu le décret du 18 octobre 1852 ;

Vu le décret du 10 décembre 1852, qui a étendu à tous les départements où il n'existait pas de Société de crédit foncier le privilége de la Société créée en vertu du décret du 28 mars 1852, lui a accordé la faculté de s'incorporer, avec approbation du gouvernement, les Sociétés établies, et a substitué à son titre celui de : *Crédit foncier de France* ;

Vu le décret du 22 mars 1853 qui a approuvé diverses modifications apportées aux statuts de la Société ;

Vu le décret du 21 décembre 1853, prescrivant d'autres modifications ;

Vu le décret du 6 juillet 1854 relatif à la nouvelle organisation du Crédit foncier de France, et portant que ses statuts seront modifiés conformément aux dispositions dudit décret ;

Vu le décret du 28 juin 1856 approuvant les modifications aux statuts proposées par l'assemblée générale des actionnaires de ladite Société, à la date des 29 décembre 1853 et 5 août 1854, et les délibérations de son conseil d'administration, à la date des 26 juin 1854 et 5 mars 1856 ;

Vu la délibération du conseil d'administration de la Société du Crédit foncier de France, à la date des 20 et 29 décembre 1858, 26 janvier 1859, et les délibérations de l'assemblée générale de ladite Société à la date du 27 avril 1859 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er Les modifications apportées aux statuts du Crédit foncier de France sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans le projet ci-annexé.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un Journal judiciaire du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 16 août 1859.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

P. MAGNE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu le décret du 22 mai 1858, et notamment l'article 4, dont le premier paragraphe est ainsi conçu : « Les actions doivent être de 500 francs. Toutes celles qui ont été émises doivent être libérées jusqu'à concurrence des sept dixièmes », ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er L'article 4 du décret du 22 mai 1858, relatif à la négociation et à la cote des valeurs des compagnies étrangères, est modifié ainsi qu'il suit :

« Les actions ne peuvent être de moins de 500 francs. Toutes celles qui ont été émises doivent être libérées jusqu'à concurrence des deux cinquièmes. »

Les autres dispositions de l'article 4 du décret du 22 mai 1858 sont maintenues.

Art. 2. Nos ministres secrétaires d'Etat au département des finances et de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sont chargés de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 16 août 1859.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

P. MAGNE.

NOMINATIONS.

Par décrets en date du 16 août, rendus sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Digitized by Google

ont été promus ou nommés dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur :

Au grade de grand officier :

M. Cordier, inspecteur général de 1re classe au corps impérial des mines. Commandeur depuis 1837.

Au grade de commandeur :

M. Gayant, inspecteur général de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; officier depuis 1846.

Au grade d'officier :

MM.

Gautier-Dagoty, chef de division au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ; chevalier depuis 1842.
Petot, inspecteur général des ponts et chaussées ; chevalier depuis 1836.
De Boisvillette, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; chevalier depuis 1847.
Kermaingant, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; chevalier depuis 1844.
Toussaint, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; chevalier depuis 1845.
Dœling, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; chevalier depuis 1844.
Rivière, inspecteur général des chemins de fer ; chevalier depuis 1838.
Festugières, maître de forges ; chevalier depuis 1837.

Au grade de chevalier :

MM.

Laurent, chef de bureau au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 27 ans de services.
Rolland de Ravel, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : 28 ans de services.
Lacroix, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : 29 ans de services.
Breton (de Champs), ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 23 ans de services.
Bancelin, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 21 ans de services.
Fontaine (Henri), ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 23 ans de services.
Allard (Emile), ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.
Houillier, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.
Chabas, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 21 ans de services.
Labbé, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 20 ans de services.
De la Frémoire, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.
Vernis, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.
Pluyette, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.
Menche de Loisne, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.
Partiot, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.
Debette, ingénieur ordinaire de 1re classe des mines : services exceptionnels.
Bataille, inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer : services exceptionnels.
Bauchetet, conducteur principal des ponts et chaussées : 26 ans de services.
Michaux, conducteur principal des ponts et chaussées : 33 ans de services.
Koss, garde-mines principal : services exceptionnels.
Dufour, administrateur des chemins de fer de Lyon et d'Orléans.
Lacombe, ingénieur au chemin de fer des Ardennes.
Machecourt, ingénieur civil, inventeur d'un parachute applicable aux mines.
De Carbonal de Sodières, chef de service au chemin de fer de l'Ouest, à Rouen.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 4 février 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Le prince est conduit à diviser le San-Juan en quatre parties distinctes, en fixant pour chacune d'elles les travaux de canalisation à exécuter.

Sur la première en amont, quarante-trois kilomètres, un simple dragage exécuté par appareils à vapeur ; sur la seconde, correspondant aux rapides, vingt-quatre kilomètres, trois écluses et des travaux de fond ; sur la troisième, soixante-neuf kilomètres, quatre ou cinq écluses et des dragages ; enfin, et sur la quatrième, entre la prise d'eau du Colorado et l'Atlantique, un barrage et des travaux de fond, pour former le chenal d'arrivée dans le port de San-Juan, très-vaste et très-sûr.

2° Le *lac Nicaragua*, immense et inépuisable réservoir de cent soixante-sept kilomètres de longueur, sur trente-deux de largeur moyenne, alimenté par de nombreux affluents, renfermant quelques îles importantes et un mouillage excellent au voisinage de la ville de Grenade.

3° Le *Rio-Tipitapa*, qu'il faudrait canaliser sur tout son parcours de trente-deux kilomètres, au moyen de trois écluses.

4° Le *lac de Managua* ou de Léon, richement alimenté, et suffisamment encaissé pour que son niveau puisse être relevé au besoin par un barrage éclusé.

5° L'*isthme à couper entre ce lac et le Pacifique*, le *port de Realejo*. Sur ces deux points importants l'étude napoléonienne est assez riche en détails, en renseignements ; et cependant, qu'il me soit permis de le dire, malgré le nombre et l'intérêt de ces renseignements, cette cinquième et capitale partie du projet me semble un peu bien indéterminée. Elle laisse, je le crois, un champ trop large au chapitre de l'inconnu et des hypothèses, à défaut de notions précises et d'études topographiques suffisantes qui ont fait défaut à l'auteur.

Après avoir déterminé rationnellement et fixé les dimensions des ouvrages de la manière suivante :

Canal.

Hauteur d'eau	7 m.	»
Largeur au plan d'eau	44	»
Largeur au plafond	20	»

Ecluses.

Largeur entre bajoyers	14	25
Longueur de sas	64	»

le *prince-ingénieur* évalue les frais de construction, en prenant pour base les prix élémentaires du projet Garella :

1° *Travaux du fleuve San-Juan.*		
10 écluses	6,000,000	
Dragage sur 47 kilom.	8,643,000	
Travaux à la mine sur 7 kilom	2,716,400	
Chemin de halage sur 67 kilom.	3,660,800	
Barrage du Colorado	500,000	21,520,000
2° *Travaux de la rivière Tipitapa.*		
3 écluses	1,800,000	
Travaux en lit de rivière.	7,040,000	
Chemin de halage	704,000	9,544,000
3° *Travaux sur l'isthme de Realejo.*		
Tranchée d'une profondeur moyenne de 10m sur 47 kilom.	36,026,435	
29 écluses (6 pour la pente occidentale)	17,400,000	
Chemin de halage sur un sol déjà très-uni	510,400	53,936,125
4° *Travaux à exécuter aux ports.*		2,000,000
5° *Achat d'outils, chariots, etc.*		3,000,000
Ensemble		90,000,000
Et en ajoutant pour l'imprévu et un fonds de réserve		9,999,675
Total		100,000,000

Il est utile de dire que les prix élémentaires, empruntés par le prince aux études du projet Garella, sont fixés sur les prix de main-d'œuvre en Europe, augmentés de 50 00.

Telle est, Messieurs, dans son ensemble présenté sous forme de résumé rapide mais complet, aussi exact que je l'ai pu faire, la très-remarquable étude faite, en 1845, par le prince Louis-Napoléon, treize années avant celle que je vais vous soumettre.

M. Félix Belly a pensé, en 1858, que *les temps étaient venus* pour la réalisation du canal interocéanique ; il a compris en même temps la grandeur de la solution proposée en 1846 par le prince Louis-Napoléon, et il s'est attaché à lui redonner la vie. Avec une rectitude d'esprit et une habileté qui l'honorent, M. Belly a pensé que de bonnes prémisses préparaient les bonnes conclusions, et il a conclu avec les présidents des Etats de Nicaragua et Costa-Rica une convention grandiose, libérale, dont je dois vous signaler les points saillants :

1° Concession de quatre-vingt-dix-neuf ans, *à partir de l'ouverture du canal*, le concessionnaire restant libre sur le tracé, *pourvu que celui-ci remonte le fleuve San-Juan, traverse le lac de Nicaragua, pour aboutir au Pacifique, entre Realejo et Salinas* ;

2° Une *zone de quatre kilomètres de largeur, sur chacune des rives de la voie navale à ouvrir, est concédée* par les deux Etats riverains, à M. Félix Belly et à ses adhérents ;

3° *Toutes mines existantes sur les terrains concédés*, découvertes ou à découvrir, sont concédées de même à M. Belly et à la Compagnie qui exécutera le canal ;

4° *Les deux ports* formant les têtes du canal *sont déclarés ports francs* ;

5° *Le canal sera ouvert, au même titre, à tous les pavillons, avec taxe uniforme* de 10 fr. par tonneau et 60 fr. par passager ;

6° Le barrage du Colorado et tous les travaux d'art que la Compagnie concessionnaire jugera utiles sont autorisés ;

7° Les dimensions du *canal* seront réglées pour qu'il soit *accessible aux navires du plus fort échantillon, ceux-ci pouvant se croiser* ;

8° *Deux années de délai* sont accordées pour l'organisation, les études, etc., *jusqu'au commencement des travaux* ;

9° Enfin *les droits de douane*, à l'entrée et à la sortie, ne pourront dépasser 3 0/0 *ad valorem*.

Cette belle convention, qui honore profondément ses auteurs, signée par MM. *Thomas Martinez*, président du Nicaragua, *Raphaël Moro*, président de Costa-Rica, et *Félix Belly*,

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 13 août 1859.

Digitized by Google

publiciste français, a été conclue le 1er mai 1858, dans la ville de *Rivas de Nicaragua*; elle vient d'être ratifiée par les assemblées législatives des deux Etats.

Le tracé Belly emprunte franchement, loyalement, au projet napoléonien la canalisation du San Juan et la traversée du lac de Nicaragua; mais il traverse ce dernier en échancrant sa partie méridionale par une courbe dont le point de départ est pris à San-Carlos, au lieu où les eaux du lac se déversent dans le San-Juan, et dont l'autre point extrême est situé au confluent du Rio-Sapoa, situé sur la rive occidentale du lac. L'isthme qui sépare ce dernier du Pacifique est coupé au moyen de deux lignes droites qui se rencontrent sous un angle de 125 degrés, conçues à travers les gorges de Salinas; la baie de ce nom doit former le port et le débouché dans l'océan Pacifique.

On voit donc que ce tracé a conservé le lac de Nicaragua comme dock immense, destiné à recevoir les produits de l'Amérique centrale, à distribuer tous les produits importés. Il conserve donc, et sans les amoindrir trop sensiblement, *toutes les grandes conditions* du projet napoléonien.

Le devis avant-projet, rédigé par l'un des membres de notre Société, *M. Thomé de Gamond*, se divise ainsi :

1° *Point de partage*; 2° *branche orientale*; 3° *branche occidentale*. Examinons rapidement ces trois chapitres, en insistant seulement sur les faits et données que n'aurait pas indiqués déjà la publication napoléonienne.

Point de partage. — Le lac de Nicaragua, réservoir d'alimentation unique dans le monde par sa masse et son étendue, est une mer intérieure dont la superficie dépasse *six cent mille hectares*. Recevant le trop plein du lac Managua, il est en outre alimenté par quarante rivières, entre lesquelles plusieurs sont navigables.

Son niveau situé, d'après l'ingénieur anglais Baily à 36 mètres au-dessus de l'Atlantique, et à 38 mètres au-dessus du Pacifique, varie dans l'année de 2 mètres environ; sa cuvette présente, au dessous de l'étiage, une profondeur variable dépassant 10 mètres, et, sur la partie qui intéresse le tracé du projet, on a constaté des fonds de 18 mètres. A l'exception de quelques points du littoral offrant des mouillages privilégiés, les accores sont en général très-plates, et l'on est ainsi forcément conduit à creuser un chenal pour abaisser convenablement le plafond à chacune des naissances des deux branches du canal. Cette opération, qui devra être faite dans un sol d'alluvion récente, sera d'ailleurs facile.

Les chenaux d'accession, creusés par la drague à vapeur, seront défendus à leur origine par des jetées en charpente enracinées aux rives du lac et indiquées au large par des lignes de balises.

L'ensemble des travaux sur le lac coûtera 2,720,000 fr.

Branche orientale. — Le lit du fleuve San-Juan formera cette branche du canal; ce fleuve décrit deux courbes inverses, dont la longueur directe est de 145 kilomètres, mais de nombreuses sinuosités allongent son parcours jusqu'à 175 kilomètres.

La pente moyenne du fleuve mesurée par la comparaison entre la différence de niveau entre les points extrêmes et la longueur développée du parcours serait de 1/5000e ou 0,0002, c'est-à-dire assez forte pour que la remonte en doive être très-coûteuse. Mais cette moyenne n'existe pas dans l'état naturel; le lit du fleuve, dans sa partie supérieure, est traversé par des barres de roches qui affleurent parfois la surface des eaux et donnent lieu à des rapides successifs, tandis que dans la plus grande partie du fleuve les eaux sont presque dormantes.

M. Thomé de Gamond discute trois systèmes différents: 1° *L'amélioration pure et simple du régime naturel*; 2° *la canalisation par biefs de niveau*; 3° *la canalisation à courant continu*. La première ne pourrait, dit-il, atteindre le but, c'est-à-dire réaliser un tirant d'eau constant de 8 mètres; la seconde multiplierait les écluses et ne pourrait s'établir qu'au moyen d'un canal latéral. Le fleuve reçoit d'ailleurs 70 affluents, qui entraînent l'humus des forêts vierges traversées, et ces *troubles* viendraient se déposer en s'accumulant dans les biefs à eau dormante. Le dernier des trois systèmes semble nécessaire à M. Thomé de Gamond, le lit du fleuve étant le thalweg général de la contrée; il en a donc fait la base de son plan il propose de barrer le fleuve en généralisant par des conditions normales le régime naturel existant dans les rapides du bassin supérieur, mais il entend que ces barrages doivent être répartis avec une sage mesure.

« L'adoption d'un système mixte permet, dit l'auteur de l'avant-projet, d'obtenir le brassiage désiré par abaissement du plafond, en même temps que par surélévation du plan d'eau au moyen d'endiguements dans l'aval des biefs. »

M. Thomé de Gamond propose donc sept barrages éclusés sur le cours du San-Juan, y compris l'écluse de défense construite à la mer. « Nous inclinons à penser, dit-il, que ce nombre pourrait être réduit. » Ce système d'indécision nous a semblé fâcheux, qu'il nous soit permis de le dire, parce qu'il ouvre la porte du doute à l'endroit de la valeur des études qui doivent conduire aux chiffres estimatifs des dépenses.

Les *cinq rapides*, du Toro, de Castillo, de Balbas, de Mico et de Mahuca, seraient rachetés par *trois écluses*; deux autres seraient établies en amont des confluents du Rio-San-Carlos et du Rio-Serapiqui. La sixième écluse serait placée au confluent du Rio Colorado, et la septième au débouché du fleuve dans l'Atlantique, à San-Juan del Norte.

Le courant du fleuve serait ainsi régularisé sur la pente de 1/20000e ou 0,00005; il serait donc assez faible pour offrir peu de résistance au halage des navires, et suffisant, néanmoins, pour maintenir les vases en suspension jusqu'à la mer.

Les écluses seraient construites dans des dimensions qui leur permettraient de contenir à la fois quatre navires; il n'y a pas lieu de se préoccuper du volume d'eau absorbé par les éclusées, parce que l'on dispose d'un volume d'eau relativement illimité. Les sas auraient 30 mètres de largeur sur 80 mètres de longueur, et les portes seraient ouvertes à une largeur de 15 mètres.

L'auteur estime qu'il conviendra de faire dominer les ouvrages en charpente sur ceux en maçonnerie, et il motive cette opinion sur les ressources locales.

Il arrive enfin aux estimations qui suivent pour les dépenses relatives à la branche orientale :

7 barrages éclusés,	7,000,000 fr.
Endiguements à l'aval de chaque bief,	2,400,000
Dragages sur le plafond du fleuve,	8,500,000
Travaux de mine aux barres des rapides,	2,750,000
Chemin de halage,	3,750,000
Ensemble,	24,400,000

On retrouve ici les évaluations sommaires du projet napoléonien, sauf une augmentation de 3,000,000, qui s'explique par les plus grandes dimensions des écluses du projet nouveau, bien que le nombre en soit moindre que dans celui du prince.

Branche occidentale. — L'examen des mouillages de la côte du Pacifique dans la région correspondante au lac du Nicaragua a démontré à M. Belly leur insuffisance complète, tandis que « la baie de Salinas, au sud de cette » région, présenterait au contraire des conditions nautiques comparables à celles des » meilleurs ports du monde. C'est une profonde » rade circulaire de 5,000 hectares de superficie, sans plages basses, et dont la profondeur, exactement sondée, varie de 8 à 14 mètres. Son mouillage, protégé en outre par la » petite île située à l'entrée de son chenal, » est réputé un des meilleurs de la mer du » Sud. »

Le *canal de Salinas* est l'œuvre capitale du projet, et c'est par là qu'il diffère de tous les projets antérieurs. Mais le relief de l'isthme, les grands travaux qu'exigera sa coupure, et, il faut bien le dire, l'inconnu qui semble planer encore sur cette portion des gigantesques travaux projetés, conduisent à souhaiter vivement l'étude complète de ces localités, dont le choix serait un grand honneur pour M. Belly si elle devait confirmer les prévisions du rédacteur des devis. Quoi qu'il en soit, et dans la pensée des auteurs du projet, l'entrée de la baie serait resserrée, et celle-ci convertie en un port clos, au moyen d'une digue enracinée à la plage et construite avec les matériaux fournis par la grande tranchée projetée.

L'exploration du massif de l'isthme entre cette baie privilégiée et le lac de Nicaragua a été faite, sous l'impulsion du gouvernement de Costa-Rica, par l'ingénieur danois Œrstedt. On savait d'ailleurs, par les récits des Indiens employés au transport du sel dans cette contrée, qu'il existe des gorges profondes entre les collines qui séparent l'Océan du Rio-Sapoa. M. Œrstedt a dessiné le cours de cette rivière, mais seulement jusqu'au point où elle cesse d'être navigable; « il a reconnu, selon M. Thomé » de Gamond que les plateaux calcaires, » équivalents des formations jurassiques et » dont la hauteur moyenne est de 160 à 180 » mètres au-dessus du Pacifique, sont interrompus en ce lieu sur 4 kilomètres de longueur par une multitude de dépressions, » qui sont les gorges signalées par les Indiens. » La plus basse de ces dépressions est le col » de Salinas, dont le niveau est situé à 40 mètres au-dessus du lac de Nicaragua, et à 78 » mètres au-dessus du Pacifique, résultat confirmé par l'ingénieur anglais Baily.

« Tout le système des collines boisées qui » ondulent entre le bassin de la Sapoa et le » Pacifique a été exploré par M. F. Belly, » et cette exploration a eu pour résultat de » le confirmer dans le tracé par le col de Salinas. »

« Nous avons réduit le tracé de ce petit canal, dit encore M. Thomé de Gamond, à » deux alignements partant du lac et du Paci-

Digitized by Google

» fique, et réunis sous l'incidence de 125 de-
» grés, près du confluent du Rio-Rispero dans
» la Sapoa. *Il est probable que l'étude complète*
» *du relief de l'isthme déterminera l'adoption*
» *d'un plus grand nombre d'alignements.* »

Ici, nous devons le dire encore, le nuage de l'inconnu se montre sous des aspects quelque peu inquiétants au point de vue des difficultés des travaux à exécuter et des sommes qu'ils devront absorber ; mais nous devons dire en même temps que la grandeur du but, la fécondité du résultat et la marge considérable laissée par les chiffres rémunérateurs, peuvent autoriser la confiance qui anime les auteurs du projet.

La branche de Salinas, dans sa section d'amont, serait hypothétiquement donc profilée d'un seul bief sur une longueur de 12 kilomètres, selon le niveau même du lac, prolongé jusqu'au Rispero.

A partir du lac, le canal suit la vallée de la Sapoa dont il emprunte le lit en se redressant sur six kilomètres. A ce point, le sol de l'isthme s'élève sensiblement jusqu'au sommet du col de Salinas, situé lui-même à six kilomètres du Pacifique. Au rio de las Vueltas commencerait la grande tranchée au fond de laquelle sera tracé le canal. Cette tranchée, longue de dix kilomètres, atteint une hauteur de 40m,00 au point culminant du col, et les déblais représentent 41,000,000 de mètres en roches argileuses et calcaires. La section d'aval, qui doit verser les eaux du lac dans la baie, commence au confluent du Rispero. La différence de niveau (38m,00) est rachetée au moyen de six écluses à sas de 6m,40 chacune, reliées par cinq biefs de deux kilomètres.

Ici encore l'auteur de l'avant-projet, avec une bonne foi qu'il est juste de remarquer, loin de dissimuler tout ce que les conditions de tracé qu'il vient d'indiquer offrent de conjectural, prévoit des modifications, fruit d'une étude locale.

Le tirant d'eau du canal de Salinas sera réglé à 8m,00 pour livrer passage aux frégates de premier rang et aux navires de 2,000 tonneaux, sur une largeur de 44m,00 à la ligne d'eau, et de 40m,00 au plafond, le canal devant être muraillé sur les deux rives, tantôt en maçonnerie, tantôt en bois, avec un fruit de 2m,00.

La masse du déblai pour le creusement du canal proprement dit, dans sa longueur de 22 kilom., représente un volume de 7,400,000 mètres cubes.

Se préoccupant de la main-d'œuvre, de la substitution du travail mécanique à celui des bras de l'homme, M. Thomé de Gamond emprunte à une belle étude de M. Michel Chevalier des chiffres rassurants sur le prix de revient des tranchées colossales à effectuer. M. Thomé de Gamond fait ressortir, par des considérations et des données qui semblent exactes, les ressources à peine limitées qui permettraient de réunir et de grouper dans les localités dont il s'agit jusqu'à quatorze mille travailleurs, heureux de gagner un salaire de 1 fr. 50 à 1 fr. 80 par jour. Toutefois, et pour suivre l'exemple donné jadis par M. Garella, on a pris pour base du salaire des manœuvres la journée comptée à raison de 2 fr. 50. La journée des ouvriers appartenant aux divers corps d'état a été prévue à raison de 10 fr.

En comptant sur ces bases, l'auteur des devis arrive à évaluer ainsi qu'il suit les dépenses pour la branche de Salinas :

11,000,000 mètres cubes en déblai à 2 fr. 50,	27,500,000 fr.
7,400,000 mèt. cubes fouille du canal,	18,500,000
Muraillement des parois, 340,000 mètres superficiels à 10 fr.,	3,400,000
Six écluses à sas,	6,000,000
Total,	55,400,000

L'attaque simultanée des travaux du canal de Nicaragua sur tous les points paraît très-possible à M. Thomé de Gamond ; mais il constate que toutes les forces auront besoin d'être intelligemment concentrées et réparties sur la coupure de Salinas, pour que cette œuvre colossale puisse être menée à bonne fin dans un délai dont le minimum ne lui semble pas pouvoir être estimé au-dessous de trois années.

L'auteur du devis et de l'avant-projet comprend et remarque qu'en présence des recettes énormes assurées au canal projeté, toutes les augmentations de dépenses, qui devraient avoir pour résultats d'activer les travaux, doivent être faites sans hésiter. « Qu'est-ce, dit-il, » qu'une dépense d'une vingtaine de millions » de plus, quand il s'agit d'arriver à la pos- » session d'un revenu annuel dépassant le » double de cette somme. »

Enfin, après avoir indiqué comme un stimulant d'activité le système des larges primes attribuées aux entrepreneurs, voici comment M. Thomé de Gamond résume les dépenses pour la création du canal de Nicaragua :

Travaux sur le lac de Nicaragua,	2,700,000 fr.
Travaux sur la branche orientale (fleuve San-Juan),	24,100,000
Travaux sur la branche occidentale (coupure de Salinas),	55,400,000
Constructions diverses, télégraphie, outillage spécial,	3,800,000
Frais d'administration pendant quatre ans,	4,000,000
Total des dépenses prévues,	90,000,000
Somme à réserver pour mécomptes, imprévus, primes, intérêts,	30,000,000
TOTAL DU CAPITAL A ENGAGER,	120,000,000 fr.

On pourrait remarquer que l'auteur de ces évaluations n'a pas affecté de prévisions aux travaux de port, tels que quais, docks, etc., qu'il faudra très-certainement exécuter à San-Juan ou Greytown, à ceux de même nature et plus importants encore que nécessitera le port de Salinas où tout est à créer. On pourrait enfin insister sur les inconnus de l'avant-projet.

Mais le moment de ces critiques de détail n'est pas venu encore, et elles auraient d'ailleurs une portée assez réduite, tant que des données précises n'autoriseront pas à contester la possibilité d'exécution ou de réalisation de telles ou telles autres parties importantes du projet, en présence de ces évaluations qui, faites avec une bonne foi et une largeur incontestables, laissent dans la question les deux termes extrêmes que voici :

Cent millions à dépenser, cinquante millions à percevoir annuellement. La marge reste grande assez, comme on le voit, et le chiffre des dépenses peut être doublé, sans que l'affaire devienne mauvaise au point de vue exclusif du financier, du capitaliste, de l'actionnaire.

D'ailleurs, Messieurs, conviendrait-il en ce moment et devant vous d'amoindrir ce beau projet, après que je me suis efforcé au début de mettre en relief la grandeur des considérations qui ont guidé tous ceux qui l'ont envisagé.

Si je n'avais hâte de finir, je pourrais avec le prince Louis-Napoléon en 1845, avec M. Belly en 1858, *supputer les gains de temps et de parcours* que la voie nouvelle doit procurer aux navires qui la suivront ; mais il me suffira de vous renvoyer à la carte du monde qui accompagne le livre de M. Belly, et au *tableau des distances comparatives des routes maritimes qui l'accompagne.* J'en vais citer quelques chiffres seulement :

	DISTANCES PAR NICARAGUA lieu s	DISTANCES PAR LE CAP HORN lieues	ABRÉVIATIONS. lieues
New-York à San-Francisco,	4,750	5,350	3,600
Bordeaux et Havre à Valparaiso,	3,000	4,100	1,100
Havre à San-Francisco,	3,200	6,500	3,300
Londres à Yedo,	4,200	7,200	3,000

Ainsi M. Belly a pu dire avec raison dans sa *conclusion* : » La coupure de l'isthme de Pa-
» nama doit faire pour le cap Horn ce que la
» coupure de l'isthme de Suez fait pour le cap
» de Bonne-Espérance. Le canal de Nicaragua
» est une création d'utilité publique au pre-
» mier chef.

» Pour nos grandes cités échelonnées sur
» l'Océan (Havre, Nantes, Bordeaux), comme
» pour celles de l'Espagne, du Portugal, de la
» Hollande, c'est une voie ouverte à leur
» besoin d'expansion commerciale. Pour l'An-
» gleterre, c'est une ligne droite, tirée de
» Southampton ou de Liverpool à ses posses-
» sions australiennes. Pour les États-Unis,
» c'est la réduction des deux tiers au moins
» entre New-York et la Californie ; pour la
» Russie, c'est le seul passage libre qui puisse
» mettre ses établissements asiatiques et amé-
» ricains sous la main de Pétersbourg.... Pour
» l'Europe enfin, c'est un rapprochement de
» trois mille lieues du Japon, de la Chine
» et de la Polynésie. »

Devant une question ainsi posée, il faut donc dire : *tout se réduit à démontrer la possibilité du canal* ; celle-ci admise, il faut le faire.

Quant à choisir entre le tracé si grand, si large, si bien approprié aux besoins de l'Amérique centrale tout entière, du prince Louis-Napoléon, de notre Empereur, et le tracé moins long de M. Belly, mais qui semble en revanche, plus exclusivement destiné à favoriser l'avenir de deux seulement des États centro-américains ; entre ces deux tracés et un troisième qui différerait de l'étude napoléonienne, seulement à partir du lac Managua, pour rejoindre le Pacifique par la baie de Fonseca, par exemple, en passant derrière la chaîne de Momotombo, les études définitives que MM. Belly et Thomé de Gamond se préparent à entreprendre peuvent seules y conduire.

J'ai rempli ma tâche, Messieurs, heureux si j'ai réussi à préparer vos esprits à l'étude d'un vaste et beau sujet. »

M. LAURENS remarque qu'il s'agit, d'après l'exposé si lucide de M. Faure, d'une voie navigable, qui est partie en canal maritime, partie en canal à eau courante, et très-souvent en canal muni de sas à écluse ; que, dans une semblable situation, il serait de la plus

Digitized by Google

haute importance de résoudre tout d'abord une question que les divers projets énumérés paraissent avoir complétement négligée. C'est de savoir ce que coûterait le travail mécanique indispensable du remorquage des navires du commerce, pendant cette traversée d'environ deux cents kilomètres canalisés. Ce remorquage exigerait un service spécial de bateaux à vapeur spéciaux. Ce sont des frais assez lourds, que le commerce devrait acquitter et ajouter au péage de 10 fr. par tonne, dont il a seul été parlé. Après avoir évalué ces frais de remorquage, dans lesquels on devrait comprendre ceux de la manœuvre des écluses, on pourra estimer la valeur commerciale des quarante jours de navigation qu'économiserait la coupure de l'isthme de Panama. Rien ne s'opposera à ce que l'on dresse les calculs sur le mode de remorquage et de moteurs les plus économiques.

» On ne renverserait pas, dit M. Laurens, les objections qui précèdent, en leur opposant les navires mixtes, la navigation mixte. D'ici à peu de temps tous les navires de guerre des divers Etats seront des navires mixtes. Mais telle n'est pas, et telle n'est pas près de devenir la situation de la marine marchande. J'ajouterai même que la machine à vapeur, que nous connaissons tous, ne me semble pas appelée à résoudre le problème de la navigation mixte économique, aussi économique qu'il serait nécessaire de l'obtenir pour qu'elle devint un fait commercial usuel et universel. »

M. Yvon Villarceau, s'appuyant sur les différences de niveau entre les deux océans indiquées par les nivellements qui ont servi de base au projet, exprime le doute que les opérations aient une exactitude suffisante.

M. Faure répond que les nivellements accusent, en effet, une différence de niveau de deux mètres entre les deux océans. Il ajoute qu'une mission spéciale pour les opérations topographiques et les études définitives va être dirigée sur l'isthme.

M. Bergeron dit qu'on s'occupe activement, aux Etats-Unis, des chemins de fer des deux océans. Il croit que ces projets présentent des conditions favorables pour être exécutés avant le canal de Nicaragua.

M. Faure n'est pas de cet avis; il considère comme aplanies les difficultés politiques qui entravaient le projet du canal. Les sympathies européennes ne sauraient lui faire défaut, parce qu'elles sont toutes intéressées à sa réalisation. Les Etats-Unis pouvaient seuls avoir sur cette question des intérêts plus ou molus distincts des intérêts européens, et il y a lieu de croire que le projet Belly est en train de rallier les sympathies du gouvernement des Etats-Unis.

M. Petiet regarde comme insuffisant le délai de trois années pour l'exécution des travaux, comparativement au temps qu'il a fallu pour le chemin de fer du Panama, dont les travaux sont insignifiants à côté de ceux du canal.

M. Faure répond que les travaux du chemin de fer de Panama ont dû présenter des difficultés et des lenteurs de même nature que celles réservées au projet de canal interocéanique, attendu que le chemin à travers l'isthme de Panama a dû non-seulement traverser une contrée malsaine et inhabitée, mais, en outre, extrêmement accidentée et à reliefs très-considérables. Le canal, au contraire, sera compris entre les deux Etats de Costa-Rica et de Nicaragua, qui présentent une grande richesse de sol avec d'excellentes conditions de salubrité. Il est donc permis d'espérer que les conditions de l'exécution sont bien plus favorables pour le canal, si l'on réserve, toutefois, la coupure de Sallnas, dont les travaux, au point de l'importance réelle et de la durée, ne sauraient être jugés qu'après une étude complète qui ne paraît pas complétement faite encore.

M. Petiet, au nom de la Société, remercie M. Faure de son intéressante communication qui a saisi la Société d'une grande question, en lui faisant connaître son état d'avancement. Après avoir rendu justice à la belle exécution des études graphiques dues à M. Thomé de Gamond, M. Petiet exprime le désir que des études définitives permettent de discuter, sur des bases plus certaines, la partie technique du projet.

Hosquin de Rhéville.

(La suite au prochain numéro.)

FORGES.

Saint-Dizier, 13 août :

Les fers laminés de notre groupe sont à 270 fr., ce qui établit une baisse de 10 fr. sur le cours du mois précédent ; mais les fers au coke des groupes voisins n'ont pas baissé.

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	120	122	50
Fonte pour 2e fusion n° 1,	145	»	»
— — n° 2,	135	»	»

Fers laminés.

Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 20 fr. entre les trois classes suivante.	270	280
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	340	350
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	270	280

Fers martelés.

Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	300	»
Branches de courbes,	310	»
Essieux de 3 à 10 kil.,	370	»
— de 11 à 15 kil.,	350	»
— de 16 à 99 kil.,	320	»
— de 100 à 150 kil.,	350	»
Carrés de 90 à 108 mil.	350	»
Fers de petite forge,	320	»

Machine ou verge de tréfilerie.

Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	270	275
— n° 20,	260	265

— On nous écrit de Nevers :

« Les usines de notre pays conservent une assez bonne activité. Leur rayon de vente est : 1° Paris, où les fers coke sont cotés 26 fr.; les fers au bois, 28 ; 2° sur la Loire et sur la ligne de Tours à Nantes, où on vend 28 fr. les fers au coke, 30 fr. les fers au bois, rendus aux ports de la Loire ou aux gares de chemins de fer; 3° dans la Bretagne et dans les terres du nord de la Loire, où on rend à 29 fr. la 1re classe de fers au bois jusque dans les ports de l'Océan. »

— On nous écrit de Metz :

« Le prix de nos fers au coke est très-ferme à 250 fr. la 1re classe, franco gares de l'Est, avec 2 fr. d'écart par classe pour les trois suivantes. Le commerce envoie plus de demandes depuis quelque temps. Nous avons des usines pourvues de travail, car vous savez que l'une de nos usines a traité un marché considérable pour la Russie, et ce, au grand étonnement des métallurgistes anglais qui, là, se trouvaient tout naturellement nos concurrents.

» La 1re classe des feuillards est à 330 fr., et 30 fr. d'écart pour les dernières.

» La 1re classe de fers spéciaux est à 270 fr., avec 20 fr. d'écart entre chacunes des cinq autres. »

— On nous écrit de Valenciennes :

« Les fers laminés, pris aux forges, se raisonnent ainsi qu'il suit : Fers n° 2 métis, 1re classe, 260 fr. ; fers n° 3 demi-forts, 1re classe, 300 fr.; fers n° 4, fers forts, 1re classe, 340 fr., avec 20 fr. d'écart par classe pour les trois autres.

» Les cercles se vendent 350 fr.; les demi-feuillards, 380 fr ; les feuillards, 410 fr. Ces échantillons sont en fer fort.

» Dans les fers hors classe, les plats de 14 à 18 sur 4 1/2 et plus, ainsi que les ronds au-dessus de 110 mil., valent 340 fr.; les fers à maréchal, 280 fr. Ces échantillons en fer métis. »

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 9 août :

Warants numéros mélangés, 66 fr. 25; Gartsherrie n° 1, 68 75; Calder n° 1, 69 10; Glengarnock n° 1, 68 40; Blair, Eglinton, 65 50, à bord à Glascow, paiement comptant, sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 7 août :

Métallurgie. — En moulage, il continue à se traiter des affaires nombreuses qui ont décidé quelques établissements à tenir les prix à fr. 9 50, 10, 10 50, 11 et 11 50.

L'affinage se tient à fr. 8 50, mais seulement pour de petits marchés; pour d'autres, on serait plus exigeant.

Charbons. — Il est fortement question d'une hausse de 50 centimes sur le charbon gras; on ne fournit plus au prix actuel que jusqu'au 1er septembre; les marchés que l'on contracte pour le temps postérieur à cette date sont traités avec la hausse que nous venons d'indiquer.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

AVIS AUX ENTREPRENEURS OU CONCESSIONNAIRES DE TRAVAUX PUBLICS.

MM. les entrepreneurs qui désirent entrer dans les conventions nécessaires pour des travaux publics quelconques, ou ceux qui veulent négocier leurs conventions, ainsi que MM. les concessionnaires d'entreprises publiques qui désirent trouver des entrepreneurs capables et responsables, qui construiraient les travaux, en considération d'actions ou obligations, peuvent s'adresser à M. Gordon, 2, Delahay st., Westminster, Londres. Toutes communications seront considérées secrètes et en confidence.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1622 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 32e semaine.

Du 6 au 12 août 1859.

151.120 Voyageurs	598 484 63
Bagages, Marchandises, etc	684.994 87
Total	1.283.479 50
Recettes antérieures	33.313.332 55
Total	34.596.812 05
32e semaine de 1859	1.293.479 50
Semaine correspondante de 1858	1.148.513 96
Différence	134.965 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859	34.596.812 05
— — 1858	31.270.283 10
Différence	3.326.528 95

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.393 kil.

Du 6 au 12 août 1859.

146.850 Voyageurs	596.618 14
Bagages, Marchandises, etc	741.569 72
Total	1.338.187 86
Semaine correspondante de 1858	1.306.613 51
Différence	31.574 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	38.023.122 70
— — 1858	33.809.745 14
Différence	4.213.377 56

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 6 au 12 août 1859.

Voyageurs	1 076.178 10
Bagages et Marchandises	904.346 11
Total	1.980.524 21
Semaine correspondante de 1858	1.546.283 83
Différence	434.240 38
Recettes depuis le 1er janvier 1859	60.483.418 19
— — 1858	45.876.374 06
Différence	14.607.044 13

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 469 kilomètres
1858. — 451 —

Du 6 au 12 août 1859.

Voyageurs	123.220 »»
Bagages et Marchandises	178.521 50
Total	301.750 50
Semaine correspondante de 1858	289.120 24
Différence	12.630 26
Recettes depuis le 1er janvier 1859	8.891.775 20
— — 1858	7.855.047 23
Différence	1.036.727 97

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 6 au 12 août 1859.

351.682 Voyageurs	703.241 87
Marchandises, etc. — Grande vitesse	67.895 37
— — Petite vitesse	377.955 89
Total	1.149.093 13
Semaine correspondante en 1858. (1)	1.137.744 27
Différence	11.348 86
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	28.629.668 36
— — 1858	24.821.854 97
Différence	3.807.813 39

(1) Semaine correspondante aux fêtes de Cherbourg en 1858

NORD.

1859. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 6 au 12 août 1859.

171.130 Voyageurs	501.760 85
Bagages, Marchandises, etc	594.561 82
Total	1.096.322 67
Semaine correspondante de 1858	1.123.396 37
Différence	27.073 70
Recettes depuis le 1er janvier 1859	32.940.188 25
— — 1858	31.821.019 98
Différence	1.119.168 27

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1858. — 733 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 6 au 12 août 1859

CHEMIN DE FER.

57.500 Voyageurs	199.473 17
Bagages, Marchandises, etc	253.143 »»
Total	452.616 17
Canal latéral et canal du Midi	39.503 70
Total	492.119 87
32e semaine 1858. Chemin de fer	360.798 29
— — Canal	27.166 96
Total	387.965 25
Chemin de fer, différence sur 1859	91.817 88
Canal, — —	12.336 74
Total	104.154 62
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.217.764 95
— — 1858	9.312.448 42
Différence	3.905.216 53

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 6 au 12 août 1859

34.645 Voyageurs	143.578 81
Bagages et Marchandises	100.936 10
Total	244.514 91
Semaine correspondante de 1858	113.558 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	4.021.414 03
— — 1858	2.578.877 38

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — — 92 —

Du 6 au 12 août 1859.

11.888 voyageurs	20.791 61
Bagages, Marchandises, etc	39.513 78
Total	60.305 39
Semaine correspondante de 1858	33.784 29
Différence	26.521 10
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.859.464 74
— — 1858	723.213 40
Différence	1.136.251 34

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 6 au 12 août 1859

12.171 Voyageurs	35.371 96
Bagages, Marchandises, etc	42.082 45
Total	77.454 41
Semaine correspondante de 1858	44 184 08
Différence	33.270 33
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.566.742 96
— — 1858	854.920 97
Différence	711.821 99

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 6 au 12 août 1859.

Voyageurs	2.519 95
Bagages, Marchandises, etc	18.139 40
Total	20.659 35
Semaine correspondante de 1858	19.600 95
Différence	1.058 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	746.920 95
— — 1858	540 064 90
Différence	206.856 05

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 6 au 12 août 1859

64.244 Voyageurs	En florins 145.480 »»
725.322 quintaux Marchandises	201.551 »»
Total	347.031 »»
Semaine correspondante de 1858	296.483 »»
Différence	50.548 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	10.267.004 »»
— — 1858	8.670.646 »»
Différence	1.596.358 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 611 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 6 au 12 août 1859.

Ligne de Trieste.

57.003 Voyageurs	198.265 15	
Bagages et Marchandises	856.649 »»	1.082.914 15

Ligne Lombard-Vénitienne.

33.083 Voyageurs	86.230 »»	
Bagages et Marchandises	235.510 »»	321.740 »»
Total		1.404.654 15
Semaine correspondante de 1858		851.721 26
Différence		552.932 89

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	36.813.277 70
— — 1858	21.950.003 »»
Différence	14.863.274 70

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 30 Juillet au 5 août 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

14.052 Voyageurs.....	85.976 53
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.323 33
— (petite vitesse)	117.170 37
Total de la semaine.....	214.470 23

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

7.429 voyageurs..... 12.707 72	
Bagages, March. (gr.vit.) 2.538 95	16.451 97
Marchandises (petite vi.) 1.205 30	
Total des deux lignes réunies.....	230.922 20
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	6.174.003 50
Total.....	6.404.925 70

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 23 au 29 juillet 1859.

40.577 Voyageurs.....	129.210 50
Bagages, Marchandises, etc.....	50.944 15
Recettes diverses.....	190 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	61.924 68
Total..	242.279 13
Recettes correspondantes de 1858...	87.053 46
Différence.....	155 225 67
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.925.580 91
— — 1858..	2.365.852 07
Différence.....	1.559.728 84

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 216 kilomètres
1858. — 206 —

Du 6 au 12 août 1859

46.827 Voyageurs.....	98.831 10
Bagages, Marchandises.....	39.941 56
Total.....	138.772 66
Semaine correspondante de 1858.....	119.675 04
Différence.....	19.097 62
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.933.038 52
— — 1858..	1.977.825 10
Différence.....	955.213 42

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Juin.

Voir le numéro du 16 Juillet.

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 29 juillet au 4 août 1859.

16.535 Voyageurs.....	23.265 70
Bagages, Marchandises, etc.....	10.523 73
Total.....	33.789 43
Période correspondante de 1858....	31.097 53
Différence.....	2.691 90
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	841 129 23
— — 1858..	521.683 58
Différence..... ..	319.445 65

Du 5 au 11 août 1859.

15.202 Voyageurs.....	23.469 70
Bagages, Marchandises, etc.....	9.727 05
Total.....	32.796 75
Semaine correspondante de 1858....	37.304 61
Différence.....	1 507 86
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	873.925 98
— — 1858...	558.998 19
Différence.....	314.927 79

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 5 au 11 août 1859

6.481 Voyageurs.....	2.504 80
Marchandises.....	335 50
Total.....	2.840 30

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juillet 1859

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 196 —

195.924 Voyageurs.....	254.038 85
Marchandises et Bagages.....	70.949 24
Total.....	324.988 09
Mois correspondant de 1858.....	242.454 40
Différence.....	82.533 69
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.536.255 11
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	728.946 57
Différence.....	807.308 54

ANVERS A GAND.

Juillet

Voir le numéro du 13 août.

NORD-EST SUISSE.

Juillet 1859.

1858. Longueur exploitée : 161.6 kilomètres

202.500 Voyageurs.....	326.500 »
303.000 quint. Marchand. et bagages	101.500 »
Total.....	428.000 »
Mois correspondant de 1857	338.113 »
Différence.....	89.887 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.808.625 »
— — 1858..	1.382.473 »
Différence.....	516.152 »

CENTRE BELGE.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

HAINAUT ET FLANDRES.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0.
Juillet..	58.558 05	70.378 29	11.820 24	20 18
7 1ers mois...	579.599 87	674.291 83	95.691 96	16 33

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juillet	668.488 97	595.340 96	73.148 01	12.29
7 1ers Mois	8.551,686 29	7.642.572 78	909.113 51	11.90

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en juin 1858..	41.119
Becs éclairés en juin 1859.....	49.037
Augmentation juin 1859.....	8.518 becs
Recettes du gaz. — Juin 1858.....	76.814 95
Recettes du gaz. — Juin 1859.....	93.860 67
Augmentation en juin 1859.....	17.045 72

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er août 1859.....	2.144.986 77
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	142.923 »
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	515.419 16

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Echange des titres.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la modification des statuts, décidée par l'assemblée générale du 15 décembre 1858, ayant été approuvée par décret en date du 23 juillet dernier, le capital actions de la Compagnie est réduit à 17,500,000 fr., représentés par 35,000 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées.

Cette modification entraîne l'échange des titres actuels contre de nouveaux titres. Cet échange a lieu, depuis le 16 courant, à raison de *deux actions anciennes contre une nouvelle*, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

A partir de la même époque, les titres libérés de deux cent cinquante francs seulement cessent d'être admis à la négociation.

CHEMIN DE FER DE

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le dernier versement de 50 fr. par action devra être effectué du 1er *au 15 septembre prochain* :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Les versements seront reçus, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

A défaut de paiement dans le délai prescrit, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

En échange des certificats provisoires dont ils sont porteurs, MM. les actionnaires recevront des titres définitifs libérés.

Paris, le 1er août 1859.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LEPROVOST.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'inviter MM. les actionnaires en retard des 3e et 4e versements, chacun de 50 fr. par actions anciennes de 250 fr. en recouvrement ; le 3e depuis le 2 novembre 1857, et le 4e à partir du 1er octobre 1858, à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi ils seraient exposés aux conséquences de l'art. 11 des statuts qui autorise le conseil d'administration à faire procéder à la vente de leurs actions. — Il rappelle en même temps à MM. les actionnaires que le 4e versement effectué donne droit à l'échange de deux actions anciennes de 250 fr. contre une action nouvelle de 500 fr. libérée de 400 fr., conformément à la décision prise par l'assemblée générale.

Les versements continuent à être reçus :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, 6, place de la Charité

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, au siége social, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr., par action ancienne de 250 fr.

Ce dernier cinquième devra être versé : moitié, soit 8 fr. 50 c. par action nouvelle, ou 25 fr. par action ancienne, à partir du 29 septembre au 5 octobre 1859 ; et l'autre moitié, du 15 au 30 novembre suivant.

Les actionnaires qui désireront se libérer par anticipation du second versement, seront bonifiés de l'intérêt, à raison de 5 0/0 par an.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leurs versements aux époques précitées, devront l'intérêt de retard, conformément aux statuts, à raison de 6 0/0 par an.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Londres, chez MM. Sheppard et fils, 28, Threadneed-street ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'en vue de la prochaine mise en exploitation des sections de Saint-Ghislain à Basècles et de Renaix à Audenarde, il est fait un quatrième appel de fonds de 50 fr. par action.

Ce versement s'effectue du 5 au 20 août courant ; passé ce délai, il sera perçu les intérêts de retard, à raison de 5 0/0 l'an depuis le 5 août jusqu'au jour du paiement.

Le semestre d'intérêts, soit 6 fr. 25 c. par action libérée de 250 fr., échu le 5 août 1859, est déduit du montant du versement.

Les porteurs d'actions qui n'ont pas encore répondu à l'appel de fonds de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 février 1859, sont invités à se libérer sans retard, s'ils veulent éviter l'application des mesures prescrites par l'article 19 des statuts.

Les versements sont reçus :

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ;

A Bruxelles, au siége de la Société, rue du Commerce, 1 ;

A Gand, à la Banque de Flandres.

SOCIÉTÉ PRIVILÉGIÉE PIO-LATINA

DES CHEMINS DE FER DE

ROME A FRASCATI

ET DE

ROME A LA FRONTIÈRE NAPOLITAINE

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mercredi 14 septembre prochain, à trois heures précises, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris, à l'effet de statuer sur les comptes et de délibérer :

1° Sur la constitution en une seule et nouvelle Société anonyme de la Société Pio-Centrale et de la Société du chemin de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine (Compagnie Pio-Latina) ;

2° Sur les moyens d'arriver, en la meilleure forme, à la constitution de la nouvelle Société ;

3° Sur les pouvoirs à donner, à l'effet d'opérer ladite constitution et de suivre toute approbation et homologation auprès du gouvernement pontifical.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, et qui en ont opéré le dépôt, douze jours avant l'époque fixée pour la réunion, soit à Rome, soit au siége social, soit à Paris, à l'agence administrative, 85, rue Taitbout.

L'assemblée générale extraordinaire ne délibère valablement qu'à la condition de réunir le cinquième au moins du fonds social. — Seront valables, pour cette réunion, les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée qui devait avoir lieu le 30 juillet.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire,
A. MALVEZZI.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Deuxième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 7 millions.

Numéros sortis : 15152, 20639, 23914, 26486, 30624, 19749, 18994, 8143, 22766, 8746, 27153, 17384, 20982, 19100, 25000, 22706, 5091, 8438, 5723, 18554, 23748, 19481, 27218, 10884, 15138, 15674, 22440, 30115, 2229, 13820, 15469, 3450, 25627, 28516, 13897, 4232, 30798, 823, 30180, 16310.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 250 fr., à partir du 1er octobre prochain, au siége social, rue de Provence, 58, à Paris.

GRANDES FORÊTS

A vendre par expropriation, devant le tribunal civil de Bagnères-de-Bigorre, le 5 septembre 1859, à dix heures du matin. — Elles ont une superficie de ONZE CENTS HECTARES environ, et sont situées à Sost, canton de Mauléon-Barousse, arrondissement de Bagnères (Hautes-Pyrénées), à 20 kilomètres de Montréjau. — Ces forêts de hêtre, mélangées de sapin, contiennent des mines de divers métaux et des carrières de marbre non exploitées.

GRAND ATLAS

DES

CHEMINS DE FER

MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce viennent de publier une nouvelle édition de leur *Grand Atlas des Chemins de fer*, complétement refondu d'après la nouvelle classification des réseaux français.

Cette édition se compose aujourd'hui de 14 belles cartes parfaitement coloriées, sur papier grand aigle, approuvées par MM. les Ingénieurs des Compagnies.

Carte des Chemins de fer français ;
— de l'Europe centrale ;
— de la Gde-Bretagne et de l'Irlande ;
— des Etats-Unis d'Amérique ;
— de l'Algérie ;
— de Russie ;
— du réseau d'Orléans ;
— de l'Ouest ;
— de l'Est ;
— du Nord ;
— du Midi ;
— de Paris à Lyon et à la Méditer
— du réseau des Environs de Paris
Plan de Paris, avec la situat. des gares

Cet Atlas est indispensable à MM. les Fonctionnaires et Ingénieurs de chaque département, aux Compagnies de Chemins de fer, et à toutes les personnes qui s'occupent des grandes questions de nos relations internationales.

—

Prix de l'Atlas complet, relié avec luxe..... 36 fr.
— de chaque Carte séparée ... 2 fr.

L'Atlas est expédié *franco*, à toutes les personnes qui adressent à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, un mandat de 40 francs sur Paris, et 1 fr. 50 pour chaque carte demandée séparément.

PARIS, rue de Tournon, 20. TOURNAI, rue aux Rats, 11.

H. CASTERMAN

Éditeur.

GUIDE-ALBUM du voyageur à la GROTTE DE HAN, par un habitant du village.

Beau volume in-16, avec lithographies teintées et plans. — Prix : 2 fr. 50 c.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Paquebots-poste de la Méditerranée.

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'elle vient d'établir un troisième service sur la ligne d'Italie, de Marseille à Naples, touchant à Livourne et Civita-Vecchia.

Les départs de ce nouveau service auront lieu chaque semaine, le dimanche, à neuf heures du matin, à partir du 28 août 1859.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE :

Ligne directe : Départ pour Civita Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 30 juillet 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 7 août.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 7 août. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 31 juillet 1859.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie*. — Départs toutes les deux semaines, le jeudi à 4 heures du soir.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante BONA, BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 38.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les affaires ont perdu depuis huit jours toute activité à la Bourse, et les cours des valeurs se sont ressentis de la stagnation du marché. Il restait des positions à la hausse qui ont cherché à se liquider, et la difficulté de trouver des contreparties a fait rétrograder les cours de jour en jour. Le mouvement de baisse s'est fait régulièrement et sans secousse, et il a été accéléré par les offres du comptant qui ont été assez nombreuses. Cependant la rente ayant déjà éprouvé une réaction de 1 50 sur ses plus hauts cours, les inscriptions commencent à devenir moins abondantes. La spéculation semble avoir ajourné ses idées de hausse jusqu'à ce que l'on connaisse les résultats de la conférence de Zurich et que les questions relatives aux duchés italiens aient été définitivement résolues. La rente, qui était jeudi dernier à 69 70, avait déjà fléchi samedi dernier à 69 10, mais on avait repris le même jour à 69 40, ce qui faisait espérer une reprise après les deux jours de fête; mais, depuis mardi, les cours ont continué à s'affaisser; la rente est tombée à 68 60, elle est restée à 69, et les dispositions paraissaient meilleures à la fin de la Bourse d'hier.

On s'est beaucoup occupé depuis deux jours de l'emprunt russe de 300 millions de francs qui va être émis à Londres, et pour lequel une souscription a été ouverte à la Société générale de Crédit industriel et commercial. Cet emprunt, qui est en 3 0/0 au cours de 68, ne revient en réalité aux souscripteurs qu'à 66 50, par suite de la bonification des intérêts. Cette affaire a été accueillie avec beaucoup de faveur à Londres et à Paris, et l'on ne doute pas que le nouveau fonds russe ne soit coté à la Bourse de Paris au-dessus du cours d'émission.

Les actions de la Banque de France ont été offertes de 2,825 à 2,800, ce qui s'explique par la diminution du portefeuille et par suite des bénéfices de cet établissement.

Les affaires ont été assez suivies sur les actions du Crédit mobilier. Cette valeur est soutenue par la permanence du découvert; cependant elle n'a pas pu résister à la réaction de la rente et des autres valeurs. On a même remarqué à la liquidation de quinzaine que le report se faisait au pair, ce qui semblait indiquer des titres moins rares qu'à l'ordinaire. On a fait de nombreuses opérations de vente de ferme couvertes par des achats de primes.

La spéculation devient de plus en plus insignifiante sur les actions de chemins de fer. La perspective des brillantes recettes qui ont eu lieu pour le transport des troupes et du matériel de guerre et pour les fêtes des 14 et 15 août n'a exercé jusqu'à présent aucune influence sur les cours de ces valeurs. La baisse fait peu de progrès parce que les titres manquent le plus souvent sur le marché, mais on n'entame aucune opération de quelque importance. Les prix ont même été lourds sur les actions d'Orléans qui ont fléchi de 1367 50 à 1350 et qui, malgré le mouvement de reprise de la rente, ont à peine remonté à 1356 25. Le Lyon-Méditerranée a eu des variations encore plus restreintes et qui n'ont pas dépassé une dizaine de francs, de 872 50 à 862 50.

Le Midi a été offert, il a monté encore une fois à 500, mais quelques achats suivis ont suffi pour ramener cette ligne à 510.

Les mouvements ont été tout à fait nuls sur les autres chemins. Ils sont demandés ou offerts suivant les dispositions où se trouve le marché au moment où se présente un acheteur ou un vendeur.

Les chemins de fer autrichiens ont encore le privilége d'animer un peu le marché; ils n'ont eu cependant que 12 50 de variation, et ils sont revenus à leur cours de la semaine dernière.

Les Lombards ont été plus faibles; il y a eu de nombreuses réalisations de bénéfices sur cette ligne.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 11 jusqu'à celle du 18 août :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 35 à 68 45 ; elle est restée à 68 90. Elle a varié à terme de 69 70 à 68 60; elle est restée à 69.

L'emprunt 3 0/0 non escomptable a varié de 70 10 à 69 45, et l'emprunt escomptable de 70 25 à 69 80.

La rente à 4/2 0/0 a monté de 96 65 à 97 50; elle est restée à 97 25.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,825 à 2,790; elle est restée à 2,800.

Le Crédit foncier s'est soutenu à 660.

Le Comptoir d'escompte a fléchi de 625 à 615.

Le Crédit mobilier a fléchi de 847 50 à 810; il est resté à 825.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,370 à 1,350; elles sont restées à 1,356 25.

Le Nord ancien a fléchi de 932 50 à 920; il est resté à 925.

Le Nord nouveau a varié de 815 à 805; il a fermé à 807 50.

L'Est a fléchi de 652 50 à 640; il est resté à 645.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 872 50 à 862 50; il est resté à 863 75.

Le Midi a fléchi de 512 50 à 500; il est resté à 510.

L'Ouest a varié de 560 à 555; le Dauphiné, de 520 à 515.

Les Ardennes anciennes se sont soutenues à 440, et les nouvelles à 475.

Les Autrichiens ont fléchi de 565 à 550; ils sont restés à 561 25.

Les Lombards ont fléchi de 562 50 à 552 50; ils sont restés à 556 25.

Les Saragosse ont varié de 450 à 442 50; les Romains, de 387 à 390; les Russes, de 500 à 502 50; le Victor-Emmanuel, de 440 à 445.

Samedi. — La Bourse a été très-faible, elle était sous l'influence des deux jours de fête qui décidèrent beaucoup d'acheteurs à se liquider. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 à 69 25, et à terme de 69 40 à 69 40; le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 97 50; la Banque, de 2,825 à 2,800; le Crédit mobilier, de 835 à 843 75; l'Orléans de 1,365 à 1,370; le Nord ancien, de 927 50 à 930; le Nord nouveau, de 810 à 812 50; l'Est, de 645 à 650; le Lyon, de 870 à 872 50; le Midi, de 510 à 515. L'Ouest s'est tenu à 560; le Dauphiné, à 520; les Autrichiens, de 566 25 à 562 50; les Lombards, de 563 75 à 560; les Victor-Emmanuel, de 442 50 à 445; les Russes, à 502 50; les Saragosse, à 450; les Romains, à 385.

Lundi. — Bourse fermée pour la solennité de l'Assomption et la fête de l'Empereur.

Mardi. — Les cours de toutes les valeurs étaient offerts, et la baisse a fait des progrès sensibles, quoiqu'il y eût très-peu d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 69, et à terme de 25 à 69 05; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97 25. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 660. Le Crédit mobilier a fléchi de 18 25 à 825; l'Orléans, de 7 50 à 1,362 50. Le Nord s'est tenu à 930; le Nord nouveau, à 812 50. L'Est a fléchi de 1 25 à 648 75; Lyon, de 3 75 à 868 75; le Midi, de 7 50 à 507 50. L'Ouest s'est tenu à 560; le Genève, à 530. Le Dauphiné a fléchi de 5 à 515; les Autrichiens, de 5 à 557 50; les Lombards, de 3 75 à 556 25; les Saragosse, de 7 50 à 442 50; les Victor-Emmanuel, de 5 à 440; les Russes, de 2 50 à 500. Les Romains se sont tenus à 385.

Mercredi. — La baisse a continué au milieu de l'absence générale des affaires. Toutes les valeurs étaient lourdes et offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 68 70, et à terme de 25 c. à 68 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 97 50. Le Crédit mobilier a fléchi de 8 75 à 816 25; l'Orléans, de 8 75 à 1,353 75; le Nord ancien, de 5 à 925; le Nord nouveau, de 5 à 807 50; l'Est, de 5 à 643 75; le Lyon-Méditerranée, de 6 25 à 862 50; le Midi, de 5 à 502 50; l'Ouest, de 3 75 à 556 25. Le Genève s'est tenu à 530; le Dauphiné, à 515; les Lombards, à 556 25; les Béziers, à 470. Les Autrichiens ont fléchi de 3 75 à 553 75; les Saragosse, de 3 75 à 440. Les Russes ont monté de 2 50 à 502 50; les Romains, de 5 à 390; les Victor-Emmanuel, de 5 à 445.

Jeudi. — Le début de la Bourse était encore faible et en baisse; mais les cours ont repris faveur à partir de deux heures. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 45 à 68 90, et à terme de 68 60 à 69. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 25; la Banque, de 2,790 à 2,800; le Crédit mobilier, de 810 à 825; l'Orléans, de 1,350 à 1,356 25; le Nord ancien, de 920 à 945; le Nord nouveau, de 805 à 807 50; l'Est, de 640 à 645; le Lyon-Méditerranée, de 861 25 à 863 75; le Midi, de 502 50 à 510. L'Ouest s'est tenu à 555; le Genève, à 527 50; les Autrichiens, de 551 25 à 561 25; les Lombards, de 553 75 à 556 25; les Saragosse, de 442 50 à 445; les Romains, à 390; les Victor-Emmanuel, à 445.

Vendredi. — La Bourse a été très-ferme, quoique les affaires ne fussent pas plus animées que les jours précédents. Toutes les valeurs sont restées un peu en hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 69 05, et à terme de 15 c. à 69 15; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 97 50. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier, à 660. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 827 50; l'Orléans, de 6 25 à 1,362 50; le Nord ancien, de 2 50 à 927 50; l'Est, de 2 50 à 647 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 868 75; l'Ouest, de 5 à 560; le Genève, de 5 à 532 50. Le Midi s'est tenu à 510. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 558 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 442 50; les Saragosse, à 443 75; les Russes, à 502 50; les Romains, à 390. Les Lombards ont repris de 2 50 à 558 75.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chem'ns de fer	C	110.000	500	»	26 »	jan.av.juil.	240 »
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	...	680 »
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	445 »
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.600	100	»	5 »	février	45 »
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»	...	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	30 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	1/5	425 »	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	190 »	...	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	242 »	mars	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	134 »	...	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	235 »	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	...	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril	710 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	1/5	626 »	mars	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	1/5	300 »	avril	61 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	145 »	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	1/5	200 »	avril	02 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril	10 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5 000	3000	200 »	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	800	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	500	5.000	4000	Néant	avril	2 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	600	25 »	avril	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »	t. les 4 ans	20 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »	t. les 2 ans	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »	avril	10 0/0 b.
Générale .... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	31.000	500	»	60 »	janv. juill.	895 »
— act. de jouissance	A	»	1/31000	»	33	juil.	400 »
Omnibus de Lyon	C	66.000	100	10	Néant	...	40 »
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »	...	37 50
Omnibus des ch. de fer	C	2.900	300	»	16 »	janv. juil.	175 »
Gondoles parisiennes	C	1.700	60	»	4 »	...	» »
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	31 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1195 »
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	8 20	1er juin	93 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	980 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	112 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	925 »
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	1145 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	6600 »
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »	...	725 »
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	» »	...	» »
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	»	100	...	» »
Canalisation de l'Èbre	A	83.000	533 33	»	4 0/0	...	» »
Ports de Marseille. *Ports ponts*	C	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	150 »
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	...	» »
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »	janv. juill.	» »
Ponts réunis	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	...	» »
Nouveaux Ponts réunis	C	1.000	1.000	»	5 1/4 0/0	...	» »
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Messager. imp (Serv. marit.	A	80.000	500	»	30 »	janv. juill.	555 »
Cie cent. de transp. et nav	C	8.100	250	»	Néant	...	50 »
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	160 »
Marc Fraissinet père et fils	C	»	500	»	» »	...	300 »
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	...	195 »
Armements Barbey et Cie	C	20.000	500	»	22 50	mars sept.	» »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	» »	...	220 »
Montchanin	C	6.000	500	»	» »	juin décemb	» »
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai	215 »
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.400	1.000	»	35 »	avril	400 »
Montiaux-Saint-Étienne	Civ.	2.600	500	»	» »	...	» »
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »	févr. août	725 »
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	...	» »
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	...	700 »
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		» »	...	400 »
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »	1er décemb	1500 »
Loire	A	80.000	1/80000	»	6 »	...	132 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	...	143 75
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	5 »	...	128 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »	...	250 »
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »	...	695 »
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	740 »
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	...	110 »
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	65 »
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	...	297 50
Houill. réun. à Quarégnon	A	6.720	250	»	Néant	...	150 »
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »	...	120 »
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	...	» »
Seyssel anglaise	»	10.000	100	»	17 50	...	» »
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	16 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	...	110 »
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	13 »
Tenez (cuivre) .... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	...	60 »
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	...	270 »
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	405 »
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov.	315 »
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »	...	650 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »	octobre	250 »
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre	60 »
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	550 »
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	16 75	janv. juill.	» »
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	» »
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	120 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	» »	...	675 »
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	[illegible]
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »	juin déc.	125 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »	juin déc.	772 50
Allevard	»	»	1.000	»	» »	...	1000 »
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »
Horme	A	10.000	1/10000	»	» »	...	620 »
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »	...	265 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »	...	267 50
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »	mai, nov.	325 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	» »	...	300 »
Franche-Comté	C	10.000	500		15 »	mai, novem	340 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »	...	403 75
Firminy	»	»	250	»	» »	...	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	» »	...	305 »
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »	avril, oct.	600 »
Providence Belgique	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre	1150 »
Phœnix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars	680 »
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	...	35 »
Chameroy	C	4.000	500	»	35 »	juin, déc.	765 »
Bandillot	C	2.200	250	»	50	...	» »
Christofle	C	4.000	500	»	00 50	...	» »
R. de impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	...	291 25
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	56	janv. juill	98 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	...	170 »
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»	mai, novem	865 »
Union des Gaz	C	32.000	250	»	» »	janvier	105 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril, oct.	175 »
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »	juin décemb	350 »
Est Vincennes)	C	1.000	500	»	27 »	...	» »
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	480 »
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	300 »
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »	...	1600 »
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »	janv. juill.	2110 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	» »	...	1270 »
Wazemmes	C	2.100	110	»	12 50	1er octobre	175 »
Malaga	»	»	»	»	» »	...	175 »
Cie centrale, Lebon (3 villes	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	» »
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	» »	...	» »
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »	août	500 »
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	400 »
Société Lainière	C	1.400	500	»	12 »	...	» »
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	28 »	30 avril	450 »
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	150 »	...	» »
Journaux réunis (*Constitutionnel et Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	15 »	janv. juill.	» »
Droit	C	100	2.500	»	600 »	...	5.400 »
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	2.000	[illegible]	»	» »	...	» »
Montluçon	C	24.000	500	»	0 »	...	115 »
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	30 10	septembre	200 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	60 »
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	» »
Richer et Cie *Vidanges*	C	28.000	500	»	20	...	160 »
Caoutchouc souple	C	50.000	100	»	12 »	31 mars	» »
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	...	10 »
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »	...	200 »
2 Cirques (L. Dejean et Cie)	C	8.750	200	»	19 »	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	6.000	500	11	25 »	avril octob.	» »
Cie imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	36	5 »	...	» »
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »	janv. juillet	480 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »	avril octob.	519 75
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »	...	1000 »
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	[illegible]
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	» »
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	10	25 »	janv. juillet	440 »
Aveyron (Decazeville) 1848	300	2.400	500	»	27 50	avril octob.	» »
— — 1855-57	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	175 »
Compagnie générale des Eaux	270	30.000	500	90	15 »	avril octob.	[illegible]
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mai novemb	252 50
Horme anc.	175	2 410	312 50	30	25 »	30 juin déc.	435 »
— nouv.	265	7.000	300	30	15 »	31 mars sept	210 »
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 »	janv. juill.	105 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »	15 janv juill.	511 25
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »	janv. juillet	442 50
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	» »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 13 AU 19 AOUT

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 13 Compt.	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Compt.	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Compt.	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Compt.	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Compt.	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Compt.	Vendredi 19 Terme
1475	2099	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1365 ..	1370 ..	...	...	1380 ..	1382 50	1385 ..	1388 75	1386 ..	1381 25	1392 50	1392 50
969	1566	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859.	Nord ancien	932 50	930 ..	...	...	930 ..	930 ..	927 50	925 ..	930 ..	925 ..	927 50	927 50
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859.	Nord nouveau	815 ..	812 ..	...	...	820 ..	...	815 ..	817 50	815 ..	817 50	810 ..	...
1618	1000	99	500.000	500	»	40 16 pour 1858	mai 1859.	Est	650 ..	650 ..	...	...	650 ..	650 ..	643 ..	643 75	646 25	645 ..	650 ..	647 50
1163	2020	»	663.000	500	»	49 50 pour 1858.	mai 1859.	Paris-Méditerranée	870 ..	872 50	...	...	867 75	868 75	862 50	861 50	863 ..	863 75	865 ..	865 75
703	1022	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Midi	510 ..	515 ..	...	...	517 50	507 50	510 ..	512 50	506 ..	510 ..	510 ..	510 ..
1188	2001	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	avril 1859.	Ouest	500 ..	500 ..	...	...	526 25	...	500 ..	506 75	505 ..	5.5 ..	500 ..	500 ..
279	234	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Lyon à Genève	...	...	...	...	...	...	535 ..	530 ..	...	527 50	525 ..	531 50
58	58	99	30.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	185 ..	...	...	...	167 50	...	195 ..	170 ..	...	165 ..	165 ..	167 50
134	209	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859.	Dauphiné	530 ..	520 ..	...	...	520 ..	...	515 ..	...	515 ..	...	515 ..	...
154	426	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Ardennes ancien	...	...	...	...	440 ..	...	...	...	440 ..	440 ..	...	...
»	...	»	84.000	500	250	...	juillet 1859.	Ardennes nouveau	475 ..	475 ..	...	...	...	...	...	...	475 ..	475 ..	...	...
33	»	99	10.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»
60	60	99	15.000	500	»	»	»	Bordeaux à la Teste	...	»	»	»	...	...	...	...	...	»	...	...
1322	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	juillet 1859.	Chemins autrichiens	562 50	562 50	»	»	566 ..	567 50	562 50	553 75	553 ..	564 25	560 ..	565 75
»	85	99	»	500	50	4 1/2 0/0	juin 1859.	Victor-Emmanuel	412 50	415 ..	...	...	415 ..	...	415 ..	415 ..	412 50	415 ..	410 ..	412 50
»	4103	85	600.000	500	350	5 0/0	12 juill. 1859	Russes	502 50	...	...	...	500 ..	...	502 50	500 ..	...	...	...	...
90	175	99	40.000	500	100	4 0/0	mai 1859.	Ouest suisse	...	»	...	...	...	»	315 ..	»	315 ..	»	...	»
201	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Central suisse	...	»	...	»	...	»	140 ..	»	...	»	...	»
162	170	»	57.365	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Nord-Est suisse	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»
482	815	99	210.000	500	100	6 0/0	juillet 1859.	Saragosse	450 ..	...	»	»	415 ..	412 50	415 ..	410 ..	413 75	412 50	415 ..	413 75
1300	3133	99	312.500	500	400	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	525 50	500 ..	...	...	555 ..	510 25	524 25	556 25	556 25	556 25	540 ..	556 ..
»	610	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859.	Romains	295 ..	...	...	...	305 ..	...	300 ..	...	306 ..	...	305 ..	...
14	14	99	7.583	250	»	6 0/0	octobre 1857	Terragone à Reus	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859.	Séville à Xérès	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	36.600	500	...	5 0/0	décemb 1859.	Cordoue à Séville	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourse^t	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	13	15	16	17	18	19
1848	5.000	1935	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (sous.), dites 5 0/0	...	»	...	...	...	»
1842 1840	12.000	1961	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	»	»	»	...	»
1841	2.775	1911	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	»	...	...	...	...
1842	8.000	1911	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0.	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1939	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0.	...	...	...	...	...	...
1843	6.000	1941	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	1165 ..	...	...	»
1852-1854	34.535	1941	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	»	1145 ..	...	...	...
1845-1847	15.000	1925	divers.	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	»	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1650	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0.	1085 ..	»	...	...	1085 ..	1085 ..
1847-1854	26.750	1905	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1853	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	500 ..	...	...	...	500 ..	...
1852	262.929	1902	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	477 50	...	477 50	477 50	475 ..	475 ..
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	965 ..	...	...	...
1845	8.400	1948	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0.	...	»	...	...	...	...
1845	17.415	1941	500	»	562	mai	18 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1858	131.607	1954	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	»	...	...	...	285 ..
1855	255.100	1950	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	...	...	283 75	283 75	283 75	283 75
1852	68.643	1902	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0... gar.	...	...	...	...	...	...
1855	204.000	1904	divers.	»	500	avril	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	300 ..	...	300 ..	300 ..	300 ..	300 ..
1852-1857	1.162.000	1954	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	287 50	...	287 50	287 50	287 50	287 50
1856-1857	675.000	1906	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	285 ..	...	283 75	283 75	285 ..	285 ..
1855	87.719	1904	285	»	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	285 ..	...	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..
1857	54.545	1904	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	283 75	...	283 75	282 50	282 50	282 50
»	250.000	1905	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0.	300 ..	...	300 ..	297 50	300 ..	300 ..
»	1.000.000	1904	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ...... gar.	282 50	...	282 50	282 50	282 50	282 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	280 ..	...	280 ..	280 ..	280 ..	280 ..
»	219.798	1957	295	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi ... gar.	282 50	...	283 75	283 75	284 75	283 75
»	33.010	1956	280	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	...	...	275 ..	...	...
1857	509.544	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	282 50	...	282 50	282 50	282 50	282 50
»	36.277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	280 ..	...	280 ..	280 ..	280 ..	281 25
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné ... gar.	285 ..	...	285 ..	285 ..	285 ..	285 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	...	287 50	287 50	287 50	287 50
»	343.636	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	270 ..	...	270 ..	270 ..	270 ..	270 75
1857	300.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	252 50	...	251 50	252 50	253 75	253 75
1858	..	1904	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	241 25	...	242 50	240 ..	242 50	242 50
1858	17.?44	»	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	250 ..	»	248 75	248 75	264 75	250 ..
1859	24.374	1957	290	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	...	...	252 50	250 ..	...	...
»	104.500	1907	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	118 75	...	120 ..	120 ..	118 75	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 13 Comptant.	Samedi 13 Terme.	Lundi 15 Comptant.	Lundi 15 Terme.	Mardi 16 Comptant.	Mardi 16 Terme.	Mercredi 17 Comptant.	Mercredi 17 Terme.	Jeudi 18 Comptant.	Jeudi 18 Terme.	Vendredi 19 Comptant.	Vendredi 19 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	69 25	69 40	.. ..	.. ..	69 ..	69 05	68 70	68 80	68 90	69 ..	69 65	69 65
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	69 75	69 90	.. ..	.. ..	69 40	69 60	69 60	69 40	69 45	69 30	70 25	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	97 50	.. ..	.. ..	.. ..	97 25	97 25	97 ..	.. ..	97 25	.. ..	97 20	97 20
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2800 ..	»	....	»	2800 ..	»	.... ..	»	2800 ..	»	2810 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	6?0 ..	»	... ..	»	... ..	»	620 ..	»	615 ..	»	615 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	6?0 ..	600 ..	... ..	...	... ..	... ..	610 ..	... ..	600 ..	... ..	600 ..	... ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	467 50	»	... ..	»	467 50	»	467 50	»	467 50	»	470 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	»	... ..	»	... ..	»	450 ..	»	450 ..	»	450 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	97 50	»	.. ..	»	97 50	»	97 50	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	»	.. ..	»	.. ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	... ..	»	... ..	»	970 ..	»	... ..	»	... ..	»	900 ..	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	838 75	843 75	... ..	... ..	827 50	825 ..	815 ..	816 25	822 50	825 ..	825 ..	827 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1140 ..	»	.... ..	»	1140 ..	»	1140 ..	»	.... ..	»	1140 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	465 ..	»	... ..	»	465 ..	»	462 50	»	465 ..	»	465 ..	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	218 75	»	... ..	»	218 75	»	218 75	... ..	218 75	»	210 75	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 1/8	»	.. ./.	»	95 1/8	»	95 3/8	»	95 1/8	»	95 3/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	.. ./.	»	... ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	85 50	»	.. ..	»	85 ..	»	85 ..	»	85 ..	»	85 ..	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	55 ..	»	.. ..	»	55 ..	»	.. ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	.. ./.	»	.. ./.	»	83 ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	84 ./.	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 1/2	»	.. ./.	»	.. ./.	»	86 ./.	»	86 ./.	»	85 1/2	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	.. ./.	»	.. ./.	»	32 3/4	»	42 1/4	»	.. ./.	»	32 1/2	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	43 1/2	»	.. ./.	»	.. ./.	»	.. ./.	»	44 1/2	»	41 1/2	»
D° D° 1851, jouissance juillet 1859	.. ./.	»	.. ./.	»	42 ./.	»	42 5/8	»	44 1/2	»	42 3/4	»
D° intérieure, jouissance juillet 1859	41 1/2	»	... ./.	»	41 1/8	»	41 3/4	»	41 1/2	»	41 3/4	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	... ..	»	... ..	»	... ..	»	105 ..	»	... ..	»	... ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET C^e, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

N° 991 — 18e ANNEE — N° 36 — SAMEDI 3 SEPTEMBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

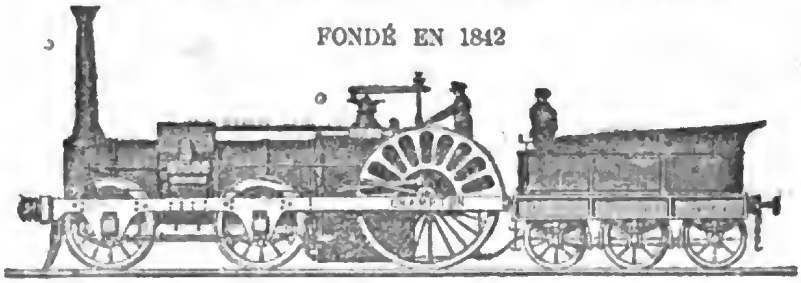
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Etranger..... 15 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, *rue Richelieu*

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des chemins de fer romains (ligne *Pio-Centrale*), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 15 septembre courant, à Paris, rue Richelieu, 99, à huit heures du soir, à l'effet de délibérer :

1° Sur la constitution en une seule et nouvelle Société anonyme de la Société Pio-Centrale, de la Société du chemin de fer de Rome à la frontière napolitaine, et du chemin de fer de Rome à Frascati (ligne *Pio-Latina*) ;

2° Sur les moyens d'arriver en la meilleure forme à ladite constitution en une seule et nouvelle Société ;

3° Sur les pouvoirs à donner à l'effet d'opérer ladite constitution, et de suivre toutes approbations et homologations auprès du gouvernement pontifical.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins 50 actions. Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions, donnant droit d'assister à cette assemblée générale, devra être effectué dix jours avant le jour de l'assemblée, savoir :

A Paris, dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 99.

A Rome, palais Philippani, place de la Pilotta.

AVIS

A NOS ABONNÉS DE PARIS.

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 761. — Les nouvelles conventions et leurs résultats, 762. — Recettes des chemins de fer français pendant le 1er semestre des années 1859-1858, 762. — Tableaux de douane pour le mois de juillet, 764. — Chemins de fer Lombards-Vénitiens et du sud de l'Autriche, 764. — Banque générale suisse, 764. — Chronique des chemins de fer, 764. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 765. — Nominations, 765. — Banque d'Angleterre, 766. — Avis aux actionnaires, 766. — Bulletin des recettes de la semaine, 766. — Crédit foncier de France, 767. — Chemins de fer Sud de l'Autriche, 767. — Chemins de fer Lombards-Vénitiens, 767. — Société des tapis et tissus mécaniques de Meaux, 767. — Société anonyme des Ports de Marseille. Statuts, 767. — Jurisprudence, 770. — Forges, 770. — Recettes des chemins de fer, 771, 772. — Annonces, 772. 773. — Chronique de la Bourse, 774. — Tableau des valeurs industrielles, 775. — Bourse, 776.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Toujours même atonie sur le marché : absence de public, absence d'affaires et abondance d'argent, tel est le caractère continu que présente la Bourse.

On prétend que cette situation est toujours la même à cette époque de l'année; la campagne, les voyages, la chasse contribuent à éloigner de Paris la plupart des spéculateurs, et par conséquent, dit-on, le fait que nous signalons n'est pas particulier à l'année 1859. A cela nous répondrons que si l'on consulte les agents de change sur l'importance des affaires qu'ils ont faites pendant le mois d'août 1859, comparativement aux affaires faites pendant les sept mois d'août qui se sont écoulés de 1852 à 1858, ils vous diront que pas un de ces sept mois d'août n'a été si médiocre que le mois d'août 1859.

Cependant c'est pour la première fois que les agents de change ont eu le monopole absolu et exclusif de la Bourse et de toutes les affaires qui s'y traitent. Cet exemple ne donne-t-il pas raison aux personnes qui soutenaient que la coulisse alimentait les agents de change et contribuait plutôt à accroître qu'à diminuer leurs affaires ?

Quoi qu'il en soit, la situation actuelle appelle un remède prochain, et nous croyons accomplir un devoir en signalant les inconvénients et même le danger qu'il y aurait à retarder plus longtemps les mesures propres à réparer les graves atteintes que le marché a subies au préjudice de l'intérêt public.

Le report s'est légèrement tendu cette semaine, il en est résulté que beaucoup d'acheteurs ont abandonné leur position et que la liquidation s'est faite en baisse. Mais dès aujourd'hui les cours se sont raffermis.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 10, ferme à 68 85.

Digitized by Google

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 98 fr., fermo à 97 85.

L'emprunt est coté 69 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	119.26 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	35.28 0/0
Lyon-Genève	33.55 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	28.47 0/0
Dauphiné	25.80 0/0
Ouest suisse	18.80 0/0
Midi	18.40 0/0
Orléans	14.25 0/0
Ouest	12.16 0/0
Autrichiens	11.15 0/0
Bessèges a Alais	9.04 0/0
Saragosse	6.61 0/0
Est	3.33 0/0
Ardennes	1.07 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	4.26 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	26 août	2 septembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 95	68 85	» »	» 10
Banque de France	2800 »	2780 »	» »	20 »
Consolidés	95 5/8	95 5/8	» »	» »
Crédit foncier	660 »	665 »	5 »	» »
Crédit mobilier	822 50	818 75	» »	3 75
Comptoir d'Esc[te]	635 »	635 »	» »	» »
Orléans	1365 »	1367 50	2 50	» »
Nord	923 75	920 »	» »	3 75
Nord nouveau	815 »	812 50	» »	2 50
Est	647 50	647 50	» »	» »
Paris-Méditerran[e]	867 50	868 75	1 25	» »
Midi	507 50	506 25	» »	1 25
Ouest	570 »	570 »	» »	» »
Genève	535 »	530 »	» »	5 »
Dauphiné	540 »	540 »	» »	» »
Graissessac-Béziers	167 50	170 »	2 50	» »
Ardennes ancien	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	470 »	470 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	557 50	555 »	» »	2 50
Victor-Emmanuel	417 50	407 50	» »	10 »
Russes	500 »	500 »	» »	» »
Romains	380 »	380 »	» »	» »
Sud-Autrich.-Lomb[d]	561 25	557 50	» »	3 75
Saragosse	445 »	437 50	» »	7 50

LES NOUVELLES CONVENTIONS ET LEURS RÉSULTATS.

Les nouvelles conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer ont créé à celles-ci une situation toute nouvelle, en modifiant profondément leur existence et en remaniant complétement les bases qui avaient présidé à leur formation.

Le public s'est ému de ces modifications, et ne pouvant s'en rendre un compte bien exact, il a cru devoir s'adresser à ceux qu'il supposait plus à même d'en comprendre et d'en expliquer la portée. De là les questions qui nous ont été adressées tant de fois à ce sujet et qui nous sont adressées encore aujourd'hui.

Nos lecteurs n'ont sans doute pas oublié le parti que nous avions cru devoir prendre dès le principe. Ne nous regardant pas comme suffisamment éclairés sur un sujet aussi délicat et aussi complexe, nous avions adressé aux Compagnies de chemins de fer une lettre pour demander les renseignements destinés à éclairer les actionnaires et qui auraient servi de bases certaines aux appréciations qu'on réclamait de tous côtés sur les nouvelles conventions et leurs résultats.

Jusqu'à présent, les renseignements que nous demandions ne nous ont pas été donnés.

Nous regrettons sincèrement ce silence que nous ne comprenons guère. L'industrie des chemins de fer serait-elle condamnée à avoir ses mystères, comme la politique a les siens ? Nous ne le pensons pas. Tout doit être clair et public dans une industrie qui compte par milliards, et dans laquelle les intérêts de l'Etat sont intimement mêlés à ceux d'une multitude de familles.

Cependant qu'arrive-t-il ? On commence à traiter la question dans la presse, et pendant que nous attendons valnement les renseignements des Compagnies, voici que le secrétaire d'une de ces Compagnies déclare publiquement, dans une brochure à laquelle nous avons consacré deux articles, que les conventions nouvelles sont onéreuses à la fois pour toutes les parties contractantes, et que les Compagnies ne trouveront pas, dans l'état actuel de leur crédit, les ressources nécessaires pour achever le réseau de nos chemins de fer.

M. Poujardhieu a-t-il tort, a-t-il raison ? Nous ne sommes pas en mesure de le décider. Les éléments nous manquent pour une appréciation sérieuse du problème.

Cependant que veut-on que pense le public qui assiste à ce débat non pas en spectateur, mais comme un intéressé, le public dont on discute la fortune en discutant l'utilité des conventions nouvelles et leurs résultats, et à qui un homme spécial, attaché à une Compagnie puissante, vient dire hautement, pour appuyer une solution chimérique :

La garantie de l'Etat sera effective pour les 4 65 qu'elle a accordés au nouveau réseau, et c'est sur l'ancien réseau que retombera le surplus de la charge imposée par les emprunts, soit 1 35, puisque ces emprunts doivent être faits à 6 0/0.

Qu'on ne l'oublie pas, c'est là le langage que tenaient, aux dernières assemblées générales, quelques actionnaires effrayés qui demandaient aux administrateurs des explications sur les résultats probables de la construction du nouveau réseau sous l'empire des conventions nouvelles dont on demandait l'approbation.

Qu'on en soit persuadé : ces observations nous sont dictées par un sentiment qui n'a rien de malveillant pour personne.

Comme nous ne partageons pas l'opinion de M. Poujardhieu, et que nous comptons sur le développement de la richesse publique pour compenser l'importance des charges résultant des nouvelles conventions, nous persistons à penser que la publicité serait utile aux Compagnies, et que leur mutisme, au contraire, serait un danger, puisque des allégations aussi graves que celles relatées plus haut peuvent se produire sans être contestées.

Cela dit, nous ne reviendrons plus sur ce sujet. Mais on pensera généralement avec nous que le silence des Compagnies, s'il continuait, devrait avoir de puissants motifs, et l'on en conclurait alors que l'auteur de la brochure, en indiquant à grands traits les conséquences, selon lui désastreuses, des conventions nouvelles, aurait fait connaître le véritable mot de la situation.

J.-G. Bordot.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LE 1[er] SEMESTRE DE 1859.

Le *Moniteur* du 1[er] de ce mois publie le tableau des recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer français pendant le 1[er] semestre de la présente année et leur comparaison avec les recettes du premier semestre de 1858.

Voici les principales données qui résultent de ce tableau :

La longueur totale exploitée au 30 juin 1859 est de	8,837 kil.
Elle n'était, au 30 juin 1858, que de	7,969
Augmentation	868

Qui se répartit ainsi :

Ligne du Nord	102 kil.
— de l'Est	52
— des Ardennes	67
— de l'Ouest	194
— d'Orléans	265
— de Paris à la Méditerranée	84
— de Lyon à Genève	5
— du Dauphiné	41
— du Midi	7
— de Graissessac à Béziers	51
Total égal	868

Digitized by Google

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes de l'Exploitation des Chemins de fer français

PREMIER SEMESTRE DES ANNÉES 1859 ET 1858

NOMS des CHEMINS.	1859				1858.				Total du semestre		Différence en plus		PAR KILOMÈTRE.					
	Longueur		1er TRIMESTRE	2e TRIMESTRE	Longueur		1er TRIMESTRE.	2me TRIMESTRE.					RECETTE TOTALE.		DIFFÉRENCE de 1859 à 1858.			
	totale exploitée au 30 juin.	moyenne exploitée pendant le semestre.			totale exploitée au 30 juin.	moyenne exploitée pendant le semestre.			1859	1858	1859	1858			TOTALE		POUR CENT	
													1859.	1858.	en plus.	en moins.	en plus.	en moins.
	k.	k.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	966	935	12,702,186	13,381,550	864	860	12,690,724	12,456,464	26,083,736	25,147,188	936,548	»	27,897	29,241	»	1,344	»	4.60
Est	1,618	1,618	13,445,906	14,476,885	1,566	1,548	11,660,669	13,006,337	27,922,791	24,667,006	3,255,785	»	17,256	16,250	1,008	»	6.20	»
Ardennes	137	134	702,134	785,291	90	56	223,337	294,761	1,487,425	518,098	969,327	»	9,639	9,252	407	»	4.40	»
Ouest	1,187	1,180	10,148,630	12,161,669	993	985	8,417,910	10,469,323	22,310,319	18,887,233	3,423,086	»	16,907	19,175	»	268	»	1.40
Orléans (a)	1,743	1,743	14,960,332	17,129,631	1,478	1,478	12,548,625	14,631,068	32,089,986	27,179,693	4,910,293	»	18,411	18,390	21	»	0.11	»
Paris-Méditerranée (a)	1,877	1,833	23,024,322	32,272,816	1,793	1,683	20,170,114	22,228,454	56,147,138	42,398,568	13,748,570	»	30,631	25,192	5,539	»	21.59	»
Lyon à Genève	232	229	1,056,436	1,649,654	227	205	641,925	1,178,179	2,706,090	1,820,104	885,986	»	11,817	8,879	2,938	»	33.09	»
Dauphiné	129	129	465,134	676,894	88	88	251,109	314,188	1,142,028	565,297	576,731	»	8,853	6,424	2,429	»	37.81	»
Midi	794	794	4,295,070	5,232,535	787	771	3,016,730	3,459,763	9,527,605	6,476,493	3,051,112	»	12,000	8,160	3,840	»	42.86	»
Ceinture	17	17	392,212	341,366	17	17	380,332	333,661	733,578	713,993	19,785	»	43,163	42,000	1,163	»	2.77	»
Graissessac à Béziers	51	51	62,173	88,725	»	»	»	»	150,898	»	150,898	»	2,959	»	»	»	»	»
Bességes à Alais	32	32	281,698	279,847	32	31	187,776	202,350	561,545	390,126	171,419	»	17,548	12,585	4,963	»	39.44	»
Anzin à Somain	19	19	69,959	67,892	19	19	85,718	83,022	137,851	168,740	»	30,890	7,255	8,881	»	1,626	»	18.31
Carmaux à Albi	15	15	46,640	47,244	15	5	»	23,039	93,884	23,039	70,845	»	6,259	4,608	1,651	»	35.83	»
Totaux et moyennes	8,837	8,749	82,553,862	98,542,202	7,969	7,710	70,274,969	78,680,609	181,095,064 c	148,955,578 c	32,170,386	30,899	20,699	19,305	1,394	»	7.22	»
											32,139,486							

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er juillet 1858 au 30 juin 1859 ont une étendue de 868 kilomètres, savoir :

Nord.—Hautmont à la front. fusion (1er juill. 1858)	10	
Somain à Busigny (15 juillet 1858)	49	
Saint-Denis à Creil (10 mai 1859)	43	102
Est. — Chalindrey à Gray (22 juillet 1858)	45	
Longueville à Provins (11 décemb. 1858)	7	52
Ardennes. — Rethel à Charleville (15 sept. 1858)	48	
Charleville à Donchery (14 déc. 1858)	15	
Donchery à Sedan (17 mai 1859)	4	67
Ouest. — Lisieux à Pont-Lévêque (1er juillet 1858)	18	
Caen à Cherbourg (17 juillet 1858)	131	
Traversée de Fécamp (29 nov. 1858)	2	
Argentan à Mézidon (1er février 1859)	43	194
Orléans. — Tours au Mans (19 juillet 1858)	94	
Montauban au Lot et embranchements (30 août 1858)	171	265
Paris à Lyon Méditerranée. — Marseille à Aubagne (20 octobre 1858)	16	
Traversée de Roanne (3 novemb. 1858)	3	
Aubagne à Toulon (3 mai 1859)	50	
Embranch. de la Joliette (7 mai 1859)	3	
Saint-Etienne (le Clapier) à Firminy (24 mai 1859)	12	84
Lyon à Genève. — Culoz à la frontière (2 sept. 1858)	2	
Saint-Clair aux Brotteaux (1er juin 1859)	3	5
Dauphiné. — Piquepierre à Grenoble (1er juil. 1858)	3	
Lyon à Bourgoin (1er juillet 1858)	38	41
Midi. — Raccordem. à Cette (1er juillet 1858)	4	
Le Vernet à Perpignan (12 juillet 1858)	3	7
Graissessac à Béziers. — Béziers à Bédarieux (20 septembre 1858)	42	
Bédarieux à Graissessac (20 décembre 1858)	9	51
Total		868 k.
Longueur exploitée au 30 juin 1858		7,969
Longueur exploitée au 30 juin 1859		8,837

(a) Y compris les sections de Paris à Orsay, de Couzras à Périgueux et de Montauban à Saint-Christophe.

(b) Y compris le Bourbonnais.

(c) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le 1er semestre de 1859, à.. 9,496,549

— — 1858, à.. 7,653,948

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

La longueur moyenne exploitée a été pour le premier semestre de 1859 de... 8,749
Elle n'avait été pour le premier semestre de 1858 que de..... 7,716

Augmentation..... kil. 1,033

En divisant le chiffre des recettes brutes, soit 181,095,064 fr., par le nombre des kilomètres exploités en moyenne, soit 8,749, on obtient le revenu kilométrique moyen qui est de 20,699 fr.; le revenu kilométrique du premier semestre de 1858 avait été de 19,305 fr. Il y a donc une augmentation de 7,22 0/0 sur le premier semestre de 1858.

Voici dans quel ordre se placent les différents chemins de fer, classés au point de vue du revenu kilométrique pendant le premier semestre 1859 :

Ceinture.....	43,163
Paris-Lyon-Méditerranée.	30,631
Nord.....	27,897
Ouest.....	18,907
Orléans.....	18,411
Bessége.....	17,548
Est.....	17,258
Midi.....	12,000
Genève.....	11,817
Ardennes.....	9,659
Dauphiné.....	8,853
Anzin à Somain.....	7,255
Carmaux à Albi.....	6,259
Graissessac.....	2,959

F. Grimaud.

TABLEAUX DE DOUANES POUR LE MOIS DE JUILLET.

Le *Moniteur* a publié cette semaine les tableaux comparatifs des principales marchandises importées et exportées pendant le mois de juillet et pendant les sept premiers mois de 1859.

Les droits perçus à l'importation pendant le mois de juillet se sont élevés à la somme de..... 17,555,770
Ils avaient été, en 1858, de. 20,258,188

C'est par conséquent une diminution, pour 1859, de... 2,702 418

Mais c'est en même temps une augmentation sur 1857 de 1,609,193 fr.

Au reste, cette diminution étant principalement supportée par les céréales, il n'y a pas lieu de s'en préoccuper ; elle est au contraire un symptôme d'abondance, puisqu'elle prouve que nous n'avons pas payé cette année à l'étranger un tribut qui, pour l'année 1858, ne s'élevait pas à moins de 278,096 quintaux métriques.

Pendant les sept premiers mois de l'année, les droits à l'importation se sont élevés à 112,762,372 fr.; ils avaient été de 113,280,592 fr. pendant la période correspondante de 1858.

C'est pour 1859 une différence en moins de 498,220 fr.

Les diminutions portent encore sur le cacao, le café, la houille, les bois d'acajou, les huiles d'olive, le lin, les fers, le plomb, le sucre des colonies et le sucre étranger. Ces deux derniers articles, qui ont fourni aux droits d'entrée 8,247,113 fr. pendant le mois dernier, s'étaient élevés en juillet 1858 à la somme de 10.205,830 fr.

D'autre part il y a de notables augmentations sur le chauvre, qui donne pour juillet 1859, 59,269 fr., et qui avait donné en juillet 1858, 10,570 fr.; sur les fils, qui ont donné 34,425 fr. contre 23,588 fr. en 1858 ; sur les indigos, qui ont fourni 63,062 fr. contre 52,716 fr., chiffre de l'année précédente.

L'augmentation sur les laines est assez importante : les droits perçus en juillet 1859 sont de 1,093,738 fr., au lieu de 882,562 fr. perçus en juillet 1858. La fonte a produit 185,321 fr., au lieu de 175,334 fr.

Le tableau des exportations pendant le mois de juillet 1859 présente une augmentation notable sur les chiffres de l'année dernière pour les vins dont l'augmentation représente 85,813 hectolitres, ainsi que pour les eaux-de-vie. Il y a aussi une augmentation pour les machines, les sels, les peaux, les savons, les porcelaines et les soies.

Il y a diminution sur les céréales, les modes, la garance, les cuirs et les sucres raffinés.

Le mouvement des métaux précieux constate une augmentation de circulation de 41,947,060 par comparaison avec le mois de juillet 1858, et de 216,923,020 pour les sept premiers mois de l'année.

Enfin, il résulte du mouvement de la navigation une augmentation sur l'année précédente de 1,213 navires, et de 194,845 tonnes.

L'ensemble de ces tableaux indique donc une situation favorable, et qui va sans cesse en s'améliorant.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER LOMBARDS-VÉNITIENS ET DU SUD DE L'AUTRICHE.

L'assemblée générale des actionnaires des chemins lombards-vénitiens et du sud de l'Autriche a eu lieu le 25 août à Vienne, sous la présidence de M. le comte Franz Zichy.

Nous publierons prochainement le rapport qui a été lu à l'assemblée, mais nous pouvons annoncer, dès aujourd'hui, que le dividende de l'ancienne Compagnie a été fixé à 10 fr. par action.

Ce dividende sera payé en espèces à partir du 1er octobre, ou sera reçu comme appoint sur le versement de 50 fr, qui est en cours d'exécution depuis le 1er septembre courant.

Il est également certain que désormais les appels de fonds seront faits en livres sterling à Londres, et en francs à Paris. Les versements qui s'opéreront en monnaie du pays, en Allemagne et en Italie, seraient calculés d'après le cours du change sur Londres pour l'Autriche et la Vénétie, et d'après le cours du change sur Paris pour la Lombardie, le Piémont et l'Italie centrale.

Enfin, le rapport déclare que les dégâts causés par la guerre sont fort peu importants.

F. Grimaud.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER.

Le 22 avril dernier a eu lieu, à Genève, la réunion générale annuelle des actionnaires de la Banque générale suisse. Après l'approbation des comptes l'assemblée a voté un dividende de 20 fr. par action pour l'exercice 1858-1859, sur lequel une somme de 10 fr. a été payée au mois de mai. Le solde à payer est fixé au 1er novembre prochain. Une décision qui nous paraît de nature à rassurer les actionnaires de cette Société a été prise dans la même réunion. A l'avenir il sera fourni aux actionnaires, indépendamment du dividende fixé par l'assemblée générale, un intérêt semestriel de 4 0/0, payable en avril et en octobre.

Nous publierons prochainement le rapport présenté à l'assemblée générale.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil général du Loiret a émis le vœu que M. le ministre des travaux publics exigeât, de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais, l'exécution de la branche de Corbeil dans le plus bref délai.

Le conseil a émis également le vœu que la ligne à construire passât par Pithiviers et fût tracée de manière à pouvoir raccorder avec la ligne projetée d'Orléans à Epernay.

— M. le préfet de l'Hérault a annoncé dans son rapport au conseil général que le chemin de fer de Graissessac à Béziers allait être prochainement ouvert sur tout son parcours aux voyageurs.

— Un rapport adressé au conseil général de la Loire-Inférieure par l'ingénieur en chef du département constate que l'établissement d'un chemin de fer entre Niort et Châteaubriant, bien que traversant une contrée très-riche en produits, ne pourrait avoir de vie qu'en se rattachant par ses extrémités aux réseaux des Compagnies d'Orléans et de l'Ouest, à Nantes, par exemple, et à Laval.

— On annonce que probablement sous peu de jours sera achevée la partie du chemin de fer qui va de Stradella à Castel San-Giovanni ; en conséquence, la jonction avec la ligne de Plaisance à Bologne ne demandera plus beaucoup de temps, d'autant mieux que le pont sur la Trebbia pourra servir pour le chemin de fer. (*Bulletin des chemins de fer*, cité par le *Corriere mercantile de Gênes*, du 29)

— Le chemin de fer de Bâle en Suisse, par Pontarlier, est en cours d'exécution entre la ville et la frontière. La gare sera placée dans les conditions les plus favorables. On espère que les travaux pourront être poursuivis avec assez de vigueur pour permettre d'ouvrir la section de Neuchâtel-Verrières au printemps

Digitized by Google

prochain jusqu'à Pontarlier, qui profiterait ainsi de l'avantage de rester tête de ligne jusqu'à l'achèvement de la section de Mouchard à Pontarlier.

— On annonce que la ligne de Marseille à Toulon donnerait dès à présent un rendement considérable. Le mouvement des voyageurs a atteint le chiffre de 15,000 pendant le mois de juillet dernier.

— La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, dit le *Nouvelliste de Rouen*, est en pourparlers avec celle du *Great-Eastern* pour faire venir dans la rade de Cherbourg le géant des mers, dont le public français aurait ainsi la primeur, hors de l'Angleterre. Cette exhibition aurait lieu dans le mois de septembre. La Compagnie de l'Ouest organiserait, à cette occasion, des trains de plaisir de Paris à Cherbourg à des prix exceptionnels. On parle de 50 fr. pour les premières, de 30 fr. pour les secondes et 20 fr. pour les troisièmes, aller et retour. Pour ôter toute idée de spéculation dans cette entreprise, et donner toutes les garanties possibles aux touristes, la Compagnie de l'Ouest se propose d'affermer elle-même le droit de visite du navire, qui serait fixé à 1 fr. par personne, et le restaurant établi à bord, dont on fixerait les tarifs comme au buffet de l'Exposition. Enfin, pour compléter cet ensemble de mesures intelligentes et faciliter aux voyageurs cette intéressante excursion, le vaisseau lui-même serait transformé en un immense hôtel garni. Les cabines deviendraient autant de chambres confortables, où l'on pourrait, après une soirée ou un bal donné dans les immenses salons du *Léviathan*, passer la nuit sur l'Océan sans craindre le mal de mer.

— L'exploitation des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a commencé le 11 août sur la portion de Luxembourg à la frontière française, en même temps qu'a eu lieu l'ouverture de la ligne de Thionville à la frontière du grand-duché de Luxembourg. On annonce pour les premiers jours du mois prochain l'ouverture de la ligne de Luxembourg à Arlon. Ainsi se trouveront reliées la France et la Belgique par le grand-duché de Luxembourg et des chemins de fer Guillaume-Luxembourg.

Il paraît qu'à l'occasion de ce double raccordement il y aura à Luxembourg, vers la fin du mois de septembre, des fêtes d'inauguration auxquelles assisteront les princes d'Orange et Henri des Pays-Bas.

— Une lettre du Luxembourg nous donne, dit le *Courrier du Bas-Rhin*, une nouvelle fort intéressante pour l'Alsace, la Suisse et les communications directes de ces contrées avec la Belgique. Pour arriver par chemin de fer de Strasbourg à Bruxelles, par exemple, il faut aujourd'hui passer par Paris. Suivant un projet de marche des trains de Luxembourg à Thionville, que vient de soumettre au gouvernement du duché de Luxembourg la Société Guillaume-Luxembourg, il y aura désormais quatre trains, aller et retour, entre Luxembourg et Thionville, et chacun de ces trains sera en communication directe avec ceux des chemins de fer français et allemands conduisant à Forbach, Sarrebrück, Mannheim, Mayence, Francfort, Strasbourg, Bâle et Paris. Ainsi, dès que les raccordements seront terminés entre la Belgique et le Luxembourg, on pourra aller de Bruxelles à Strasbourg, Mulhouse, Bâle, en moins d'une journée, directement et sans passer par la voie circulaire de Paris.

— Voici quelques détails sur la percée du mont Cenis :

Le tunnel aura définitivement 12 kilomètres et demi de longueur. Le point culminant de la galerie se trouvera à peu près au milieu et à 1,335 mètres au-dessus du niveau de la mer. De ce point, la pente, qui ne sera que de 0,005 par mètre du côté de Bardonèche, atteindra 0,032 par mètre du côté de Modane.

Du côté de la vallée de Suze, on a de suite trouvé la roche, qui est un *schiste argileux calcaire*. Les travaux avancent, en moyenne, de 70 centimètres par jour ; on est obligé de faire un revêtement à la voûte, parce que cette roche s'effeuille au contact de l'air, et surtout de l'humidité. La roche dure manquant, on fait ce revêtement en briques ; mais on fait venir la chaux de Casal.

L'ouverture du côté de Modane, en raison de la pente qui se trouve plus considérable, est moins élevée que l'autre de 140 mètres ; mais elle est encore à 105 mètres au-dessous du niveau de la route actuelle, dont elle est éloignée de 460 mètres. Pour rejoindre cette route, on est obligé de donner au chemin de fer un développement de 6 kilomètres et demi. On a dû faire, entre la route et l'Arc, un canal de dérivation long d'un kilomètre pour faire mouvoir les roues hydrauliques et les machines à compression.

A Bardonèche, au contraire, l'ouverture se trouvant à niveau, on a été dispensé d'établir des roues hydrauliques, et on a pu mettre en place une partie des machines à compression. A la fin d'avril, on avait déjà 375 mètres de galerie en grande section. On a trouvé un peu d'eau ; mais jusqu'à présent elle n'a pas été un obstacle à l'avancement des travaux.

Du côté de Modane on a dû faire beaucoup d'ouvrages de soutènement, à cause de la nature sablonneuse du terrain ; aussi les machines ne pourront être établies que dans quelque temps. A la fin d'avril, on avait 272 mètres de galerie, et les travaux avancent seulement de 50 centimètres par jour. La roche, qui est un *grès anthracifère*, est assez uniforme, mais avec des infiltrations d'eau.

Lorsque les machines pourront agir, on espère arriver à percer trois mètres par jour.

— Les opérations préparatoires du canal de Suez continuent dans la mesure prescrite par le conseil d'administration de la Compagnie, de telle sorte qu'au sortir de la phase préparatoire, tout soit disposé pour qu'on puisse pousser les travaux avec la plus grande activité.

Jusqu'à ce moment, la Compagnie n'emploie que des ouvriers européens, dont elle a su s'assurer le concours par un salaire très-modéré.

Le principal atelier est à Port-Saïd, c'est-à-dire à l'endroit où débouchera le canal dans la Méditerranée. On y occupe une centaine d'ouvriers.

Le phare qui doit signaler l'entrée de Port Saïd aux navigateurs est terminé. La petite colonie de Port-Saïd possède ses fours pour le pain, son appareil distillatoire qui produit de l'eau excellente, ses logements, sa pharmacie, son médecin. Un navire à vapeur, acheté par la Compagnie, fait le service entre Alexandrie et Port-Saïd, et transporte régulièrement les matériaux et les approvisionnements. Enfin, ces jours derniers, un père lazariste a inauguré dans l'isthme le culte chrétien, en célébrant la messe devant les ouvriers et les ingénieurs.

Dans l'intérieur de l'isthme, cinq brigades d'ingénieurs, d'arpenteurs et de géomètres terminent les derniers nivellements, consultent les diverses natures du sol, creusent des puits d'où l'eau douce jaillit en abondance, étudient les ressources que les localités présentent. Ils ont reconnu qu'elles fourniront de la chaux, des moellons, etc.

A Suez, à l'autre extrémité du futur canal maritime, des carriers et des mineurs préparent tout pour l'extraction des matériaux que le pays contient.

Ainsi l'administration de la Compagnie a poursuivi, avec une suite et une énergie qui ne se sont pas un seul instant démenties, l'exécution de sa mission.

F. Graimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 26 AOUT 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 26 AOUT
Paris-Méditerranée	46.905 46	867 50
Nord	37.744 »	928 75
Orléans	27.765 11	1365 »
Ouest	26.403 75	570 »
Bességes	24.142 89	400 »
Est	22.987 40	650 »
Genève	18.586 »	535 »
Midi	15.814 54	507 50
Ardennes	12.766 41	440 »
Dauphiné	12.724 65	540 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	33.802 61	561 25
Autrichiens (2)	17.617 27	557 50
		Au 19 août.
Madrid à Alicante	14.342 08	433 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 8,364 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 26 août 1859 (213 fr.), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Graimaud.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 16 aout, M. Nast (Henri-Jean-Népomucène) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Henry, démissionnaire.

— M. Surell, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie du

Digitized by Google

Midi, a été promu au grade d'officier de la Légion d'honneur. MM. Chauvisé et Wolf, ingénieurs des ponts et chaussées, chargés des travaux de l'embranchement, et M. Edmond Martin, chef du mouvement, ont été nommés chevaliers.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 24 AOUT 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,689,800	367,245,000
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,214,800	405,370,000
Balance. . .	30,689,800	767,245,000

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,413,792	86,094,800
Compte courant de l'Etat créditeur.	6,152,539	153,813,475
Comptes particuliers. .	14,183,853	354,596,325
Billets à sept jours et autres	864,222	21,605,550
	39,197,406	979,935,150
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,215,668	280,366,700
Créances particulières.	18,304,418	457,610,450
Bank-notes (portefeuille)	9,015,865	225,396,625
Numéraire.	662,455	16,561,375
Balance. .	39,197,406	979,935,150
Augmentation :		
Circulation des billets.	16,304	407,600
Portefeuille du Trésor.	5,000	125,000
Portef. des particuliers.	13,322	333,050
Reste	3,530	88,250
Diminution :		
Compte courant du Trésor.	76,707	1,919,925
Compte courant des particuliers	56,607	1,415,175
Espèces et lingots. . .	121,892	3,297,300
Réserve	129,707	3,242,675

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 septembre. — **Société privilégiée Pia-Latina des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces du 20 août.)

15 septembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

22 septembre. — **Société J.-F. Cail et C^ie^.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle ordinaire, au siége social, quai de Billy, 48. (Voir les détails aux annonces du 27 août.)

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à ce sujet dans nos annonces de ce jour.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1^er^ septembre. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, et à Vienne, au siége social, Minoriten-Platz, 12.

10 septembre. — **Chemin de fer France-Suisse.** — Intérêts aux obligations. (Voir le détail aux annonces de ce jour).

1^er^ octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Paiement du dividende de l'année 1858, soit 10 fr. par action. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro de ce jour, page 767.

A bureau ouvert. — **Agence centrale des banques coloniales.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859, soit 22 fr. 50 c. par action nominative de 500 fr., à Paris, rue d'Amsterdam, 37.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 20 au 26 août	1636	1,254,934 61	767 45	1611	1,196,577 27	742 69	3.33	» »
ORLÉANS (1)	20 — 26 —	1475	1,368,459 80	927 77	1475	1,197,815 22	812 08	14.25	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	20 — 26 —	1400	2,151,639 » »	1,530 32	1340	1 603,294 17	1,191 15	28.47	»
OUEST (1)	20 — 26 —	1188	1,180,597 37	993 77	1145	1,014 526 62	886 05	12.16	»
NORD (1)	20 — 26 —	964	1,124,544 15	1,166 » »	919	1,119.399 58	1,218 » »	»	4.26
MIDI (1)	20 — 26 —	793	452,161 04	570 19	793	381,868 52	481 59	18.40	»
LYON A GENÈVE	20 — 26 —	231	166,126 01	719 16	227	122,235 25	538 58	33.55	»
ARDENNES (1)	20 — 26 —	157	91,227 88	389 98	92	35,495 50	385 82	1.07	»
DAUPHINÉ	20 — 26 —	134	61,245 69	457 05	134	48,680 47	363 28	25.89	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	20 — 26 —	33	23,861 60	723 97	33	21,882 05	663 18	9.04	»
AUTRICHIENS (2)	20 — 26 —	1323	889,213 16	671 36	1323	809,290 » »	604 » »	11.15	»
RÉSEAU DU (Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale) — Ligne de Trieste	20 — 26 —	1185	1,278,075 65	1,079 30	1079	853,617 36	797 77	35.28	» »
RÉSEAU DU (Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale) — Ligne Lombard-vénitienne	20 — 26 —	1185	1,278,075 65	1,079 30	1079	853,617 36	797 77	35.28	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	13 — 19 —	482	255,009 33	529 25	455	225,449 85	495 49	6.81	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	13 — 19 —	57	20,579 12	361 03	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	6 — 12 —	214	222,794 57	1,040 67	194	92,158 95	474 62	119.26	» »
OUEST SUISSE	19 — 25 —	89	35,953 09	449 » »	80	30,249 31	378 » »	18.80	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous rétablissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.13) pour la semaine du 20 au 26 août 1859, et sur le change de 2.49 pour l'année 1858. Ce dernier cours est celui fixé par la Compagnie dans son bulletin du 20 au 26 août 1858. F. GRIMAUD

Digitized by Google

APPELS DE FONDS

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Avis de rappel du versement de 100 fr. par action, dont le délai est expiré depuis le 10 décembre 1858. (Voir aux annonces de ce jour.)

26 août au 5 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. Versement à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier.

1er au 15 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 fr. par action. (Voir l'avis publié le 6 août, page 701, et celui de ce jour, page 767.

1er au 15 septembre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Appel du dernier versement de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces du 27 août.)

29 septembre au 5 octobre. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr. par action ancienne de 250 fr. (Voir les détails aux annonces du 27 août, page 757.)

ÉCHANGES DE TITRES

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858.

Depuis le 15 août. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des titres à raison de deux actions anciennes contre une nouvelle, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Echange des anciennes actions de la Société des chemins de fer lombards-vénitiens et de l'Italie centrale contre des actions de la nouvelle Société I. R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale. (Voir l'avis publié à ce sujet dans notre numéro de ce jour, page 767.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1er octobre. — **Union des gaz.** — Remboursement à 250 fr. des obligations sorties au tirage du 6 août. (Voir la liste publiée aux annonces du 27 août.)

15 septembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau). — Tirage au sort de 580 obligations de l'emprunt de 1852, à l'administration centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

P. C.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier de France, informée que des agents d'affaires laissent croire que leur intervention est utile et même nécessaire pour entamer ou pour conclure des affaires avec cet établissement, croit devoir prémunir le public contre cette opinion.

Elle prévient, en outre, les propriétaires qui voudraient contracter des emprunts qu'il suffit de s'adresser au siége de la Société, soit directement, soit par l'intermédiaire de MM. les receveurs généraux ou de MM. les notaires.

COMPAGNIE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, que l'assemblée générale extraordinaire, spécialement convoquée le 25 août dernier, a décidé que les statuts de la Compagnie seront modifiés, et que les versements sur les actions n'auront lieu désormais qu'en monnaie d'or ou d'argent, savoir : à Paris, en francs ; à Londres, en livres sterling ; à Vienne, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres du jour du versement, et dans les autres villes qui seront désignées par le conseil d'administration aux caisses et aux conditions que le conseil d'administration fixera.

En conséquence, le versement qui doit se faire au 1er septembre prochain, et qui, conformément à l'avis précédemment donné, est reçu à dater du 26 août dernier, doit être effectué :

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne, Trieste et Venise, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres, du jour du versement ;

A Paris, Milan, Livourne, Florence, Genève et Francfort, en francs.

MM. les actionnaires pourront donner en payement les coupons de dividende des actions Lomb.-Vénitiennes, à raison de dix francs ou de huit shillings, ainsi que le premier coupon de 1859 des actions Sud-Austro-Lombardes, à raison de 7 fr. 50 ou de 6 shillings par action.

COMPAGNIE I. R. P. DES CHEMINS DE FER LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale, que le payement du dividende de l'année 1858, fixé par l'assemblée générale du 25 août dernier à 10 fr. ou 0 l. s. 8 sh. par action, aura lieu à partir du 1er octobre prochain aux caisses suivantes :

A la Banque de crédit, à Vienne ;
Chez MM. de Rothschild frères, à Paris ;
MM. de Rothschild et fils, à Londres ;
MM. Morpurgo et Parent, à Trieste ;
MM. J. Levi et fils, à Venise ;
M. C.-F. Brot, à Milan ;
MM. A. Bastogi et fils, à Livourne ;
MM. E. Fenzi et Ce, à Florence ;
MM. A. de Rothschild et fils, à Francfort-sur-le-Mein ;
MM. Lombard-Odier, à Genève.

L'échange des anciennes actions de la Société des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale contre des actions de la nouvelle Société I. R. P. des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, aura lieu à partir de la même époque aux caisses ci-dessus indiquées.

SOCIÉTÉ DES TAPIS ET TISSUS MÉCANIQUES DE MEAUX.

SOUS LA RAISON SOCIALE : GADRAT ET Ce.

Clôture de la souscription.

Il est rappelé que la souscription à la deuxième série de cinq mille actions de 100 fr., avec jouissance des intérêts et bénéfices à partir du 1er août, sera close lundi 5 septembre.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

STATUTS.

Par devant Me Gossard et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

A comparu :

M. Jules MIRÈS, banquier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 39,

Lequel a exposé ce qui suit :

Aux termes d'un acte passé devant Me Gossart, notaire à Paris, le 27 mars mil huit cent cinquante-six, enregistré et publié, MM. MIRÈS, SOLAR, DE PONTALBA, DE RICHEMONT, DE CHASSEPOT, DE PORET, MOUSSETTE, CALVET-ROGNIAT et BLAISE, ont établi les statuts de la Société anonyme projetée des Ports de Marseille, sauf l'approbation du gouvernement.

L'article 49 des statuts conférait à M. Mirès les pouvoirs les plus étendus pour suivre auprès du gouvernement et du conseil d'Etat l'approbation des statuts pour consentir à toutes modifications qui seraient demandées, et proposer celles qu'il jugerait avantageuses.

Suivant acte passé devant ledit Me Gossart, le quatorze avril mil huit cent cinquante-six, enregistré, les fondateurs de la Société des Ports de Marseille ont déclaré modifier les présents statuts.

Tous pouvoirs ont été donnés à M. Mirès pour constituer définitivement la Société sous la forme qu'il jugerait la meilleure dans le cas où la constitution sous la forme anonyme subirait des lenteurs qui paraîtraient à M. Mirès de nature à compromettre les intérêts sociaux.

En conséquence, suivant acte sous signatures privées du deux juin mil huit cent cinquante-huit, enregistré à Paris le neuf dudit mois, f° 177, recto, case 5, au droit de deux francs quarante centimes, M. Mirès, usant des pouvoirs susénoncés, a déclaré constituer ladite Société des Ports de Marseille en Société en commandite, en attendant l'obtention de la Société anonyme, à partir du vingt-sept mars mil huit cent cinquante-six, sous la gérance de M. Jules Mirès.

Digitized by Google

Par une délibération du cinq juin mil huit cent cinquante-six, l'assemblée générale des actionnaires a approuvé la constitution transitoire en Société en commandite, et spécialement réitéré le mandat donné à M. Mirès pour suivre la demande en obtention de Société anonyme, et pour consentir les modifications aux statuts qui seraient exigées par le gouvernement.

En cet état de choses, M. Mirès, usant des pouvoirs dont on vient de parler, a dressé de la manière suivante les statuts modifiés de la Société des Ports de Marseille.

TITRE Ier.

Constitution. Dénomination. Durée de la Société. Domicile social.

Art. 1er. — Il est formé, sauf l'approbation du gouvernement, entre les propriétaires des actions ci-après créées une Société anonyme ayant pour objet :

La mise en valeur et l'exploitation des terrains vendus par la ville de Marseille et destinés à former les quartiers nouveaux contigus aux ports de la Joliette et Napoléon, aux bassins des docks et de la gare maritime du chemin de fer.

Art. 2. — La Société prend la dénomination de Société des Ports de Marseille.

Art. 3. — La durée de la Société est de cinquante ans, qui commenceront à courir du jour de l'approbation des présents statuts par le gouvernement.

Elle pourra être prorogée par l'assemblée générale des actionnaires, dans la forme prescrite par l'article 30 ci-après, pour la modification des statuts.

Art. 4. — Le siége de la Société et son domicile social sont à Paris.

TITRE II.

Fonds social, actions.

Art. 5. — Le fonds social se compose :

I. — Immeubles.

1° Des terrains actuellement livrés par la ville de Marseille, s'élevant à vingt et un mille huit cent vingt-sept mètres, ci. 21,827 m » c.

Desquels il faut toutefois déduire neuf cent seize mètres soixante-dix-sept centimètres échangés avec MM. Foex, Imer et Léenhardt, ci. 917 77

Il reste, 20,910 m 23 c.

2° De 2,443 mètres de terrains situés à Marseille, faubourg Saint-Lazare, lieu dit la Villette, provenant de l'échange fait avec MM. Foex, Imer et Léenhardt;

3° Des constructions établies sur l'îlot n° 8, faisant partie des terrains livrés et consistant en sept vastes maisons avec magasins, élevées de six étages et occupant environ 4,000 mètres de superficie;

4° De tous les terrains restant à livrer par la ville de Marseille, s'élevant environ à 300,000 mètres.

II. — Valeurs mobilières.

5° D'une somme de six cent quatre-vingt-treize mille huit cent soixante et un francs soixante-dix-huit centimes, formant le solde du compte courant avec la maison J. Mirès et Ce au trente juin mil huit cent cinquante-neuf, ci 693,861 78

6° D'une somme de deux millions de francs versée à la caisse municipale de Marseille, affectée aux constructions à élever à la Joliette sur les îlots nos 2 et 5, ci 2,000,000 »

7° De six mille six cents actions des Docks et Entrepôts de Marseille, sur lesquelles un cinquième seulement a été versé.

8° D'une somme de trois millions trois cent mille francs, complément du prix de la vente faite à M. Talabot de trente-trois mille mètres de terrains, ci 3,300,000 »

9° D'une somme de vingt-deux mille cent trente-sept francs, montant de la soulte due par MM. Imer, Foex et Léenhardt, ci 22,137 »

10° D'une somme de treize mille quatre vingt-douze francs trente centimes, due par M. Cantini, ci 13,092 30

11° De divers meubles meublants évalués à mille six cent quarante-sept francs, ci 1,647 »

12° Des loyers dus au trente juin mil huit cent cinquante-neuf, évalués à trois mille deux cents francs quatre-vingt-sept centimes, ci 3,200 87

Tous les objets mobiliers et immobiliers composant le fonds social se trouvent d'ailleurs plus amplement détaillés dans un état descriptif certifié véritable par M. Mirès et demeuré ci-annexé.

III. — traités.

La Société est en conséquence substituée aux obligations et aux avantages qui résultent du traité passé avec la ville de Marseille par acte du vingt-trois janvier mil huit cent cinquante-six;

Du traité passé avec la Société des docks de Marseille, portant vente ferme d'une partie de terrain d'environ 33,000 mètres carrés;

Et du traité également passé avec la Compagnie des docks de Marseille, portant vente, sous réserve de ratification, d'une autre partie de terrain.

Ces deux derniers traités en date du douze avril mil huit cent cinquante-sept.

Déclare M. Mirès :

Que pour payer par anticipation le prix desdits terrains, il a été créé par la Société vingt mille obligations de 500 fr. chacune, émises par la ville de Marseille, remboursables dans le délai de quinze années, et garanties par subrogation au privilége de vendeur de la ville de Marseille, sur :

1° Les 20,910 mètres 23 centimètres situés sur la Joliette, restant des terrains livrés après l'échange sus-énoncé;

2° Les 2,443 mètres de terrain provenant de l'échange Foex, Imer et Léenhardt;

3° Les constructions établies sur l'îlot n° 8, faisant partie des terrains livrés;

3° Les constructions à établir sur une autre partie des terrains livrés à la Joliette, formant les îlots 2 et 5;

5° Les 113,000 mètres de terrain à livrer par la ville de Marseille, faisant partie des 300,000 environ mentionnés ci-dessus, n° 4;

Que sur le prix des terrains livrés et à livrer par la ville de Marseille, il a été payé jusqu'à ce jour, et en différentes époques, une somme totale de treize millions sept cent soixante-six mille deux cent quatre-vingt-dix francs, ci 13,766,290

De sorte que sur la livraison totale des terrains, qui sera d'environ 350,000 mètres à cinquante francs le mètre, soit 17,500,000

Il ne restera plus à payer qu'environ 3,733,710

Que le fonds social est encore grevé de quinze mille francs, montant d'un cautionnement de M. Bordo, entrepreneur, ci 15,000

Ensemble, 3,748,710

Art. 6. — La Société entrera en jouissance des biens composant le fonds social, par la remise qui en sera faite au Conseil d'administration nommé par l'assemblée générale, qui se réunira dans les trois mois du décret d'autorisation.

La Société anonyme en percevra les produits et supportera les charges à compter de cette remise.

Art. 7. — Le fonds social, composé, comme il est dit à l'article 5 ci-dessus, est représenté par trente mille actions donnant droit chacune à un trente millième de tout l'actif social.

Ces actions seront échangées contre celles de la Société en commandite, dans la proportion de trois dixièmes d'actions nouvelles contre une action ancienne.

Art. 8. — Lesdites actions ne seront d'ailleurs délivrées qu'après :

1° L'obtention du décret d'autorisation de la Société anonyme;

2° L'accomplissement des formalités de transcription et de purge des hypothèques légales constatant qu'il n'existe pas de priviléges ni d'hypothèques autres que ceux garantissant le remboursement des vingt mille obligations dont on vient de parler, et le complément des prix des terrains restant à livrer;

3° La justification de l'existence de tous les objets mobiliers et immobiliers énumérés en l'article 5.

En conséquence, il sera dressé spécialement et produit à la première assemblée générale des actionnaires, qui sera convoquée dans les trois mois de l'autorisation de la Société, un inventaire général et détaillé; et si, par le résultat de cet inventaire et par suite de l'examen qui en sera fait par le Conseil d'administration, les valeurs mobilières ci-dessus désignées n'étaient pas représentées, le comparant, aux noms et qualités qu'il agit, s'engage formellement, par les présentes, à en fournir ou compléter le prix porté en l'article 5.

Le procès-verbal de cette assemblée et de celles qui pourront avoir lieu ultérieurement pour les prescriptions du présent article, sera transmis au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au préfet du département de la Seine, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de Paris.

Art. 9. — Les titres des actions sont nominatifs ou au porteur, au choix des actionnaires : ils seront extraits d'un registre à souche, revêtus de la signature de deux administrateurs, et frappés du timbre sec de la Compagnie.

Les actions au porteur se transmettent par la simple tradition du titre.

Les actions nominatives se transmettent conformément à l'art. 36 du Code de commerce.

Art. 10. — Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale; il déterminera la forme des certificats de dépôt, le mode de leur délivrance, les frais auxquels la transformation des titres et le dépôt pourront être assujettis, et les garanties dont l'exécution de ces mesures doivent être entourées dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 11. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence de leur mise en Société; au delà, tout appel de fonds est interdit.

Art. 12. — La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale des actionnaires.

Les droits et obligations attachés à l'action suivent les titres dans quelques mains qu'ils passent.

Les actions sont indivisibles; la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. En conséquence, les héritiers, créanciers ou ayants droit d'un actionnaire seront tenus de se faire représenter par un seul d'entre eux. Ils ne peuvent, sous aucun prétexte, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux comptes et inventaires de la Société.

TITRE III.

Conseil d'administration.

Art. 13. — La Société est administrée par un Conseil composé de neuf membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires au scrutin secret.

Chaque administrateur est et doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Compagnie.

Les fonctions des administrateurs sont gratuites. Toutefois, il peut leur être alloué des jetons de présence dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

Art. 14. — La durée des fonctions des administrateurs est de trois années.

Digitized by Google

Le Conseil est renouvelé par tiers chaque année, sauf ce qui sera dit à l'art. 21 ci-après. Pendant les trois premières années, les membres sortants sont désignés par le sort, et ensuite par l'ancienneté.

Ils pourront toujours être réélus.

Art. 15. — En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de sa première réunion et sur la proposition du Conseil d'administration, procède au remplacement.

Si, par suite des vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs descendait au-dessous de six, il serait pourvu provisoirement au remplacement, jusqu'à concurrence de ce nombre.

Les administrateurs nommés dans les deux cas qui précèdent ne restent en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de ceux qu'ils remplacent.

Art. 16. — Le Conseil nomme chaque année, parmi ses membres, après l'assemblée générale annuelle, un président qui peut toujours être réélu.

En cas d'absence du président, le Conseil désigne un de ses membres pour le remplacer.

Le Conseil se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, et au moins une fois par mois, il délibère à la majorité des membres présents.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être de cinq au moins.

Les délibérations du Conseil sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Elles sont signées par les membres présents, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les copies ou extraits de ces délibérations sont signés par le président ou par le membre qui le remplace.

Art. 17. — Le Conseil est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société, et notamment :

1° Il nomme et révoque les agents de la Compagnie et fixe leurs traitements et leurs attributions, fait tous règlements, arrête le budget des recettes et celui des dépenses ;

2° Il ordonne toutes constructions sur les terrains appartenant à la Société ;

3° Il passe tous traités, baux et marchés ;

4° Il ordonne les travaux de toute nature se rattachant à l'objet de la Société ;

5° Il détermine l'emploi de la réserve et le placement des fonds disponibles ;

6° Il ordonne tous retraits, transferts ou ventes de fonds, rentes et autres valeurs appartenant à la Société ;

7° Il autorise toutes instances judiciaires, soit en demandant, soit en défendant ;

8° Il peut traiter, compromettre et transiger sur toutes contestations, consentir tous désistements ainsi que toutes mainlevées et radiations partielles ou définitives d'inscriptions hypothécaires et droits quelconques, le tout avec ou sans payement ;

9° Il soumet à l'assemblée générale toute proposition d'emprunt, de fixation de dividende, fusion, réunion ou alliance avec d'autres compagnies ;

10° Il lui soumet également les propositions de modifications aux statuts, d'augmentation du fonds social et de prorogation de la Société ;

11° Il peut louer, vendre ou échanger les immeubles composant le fonds social.

Toutefois, les ventes ou échanges d'immeubles d'une valeur excédant 300,000 fr. sont soumis à la ratification de l'assemblée générale.

Art. 18. — Le Conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres, pour des objets déterminés.

Le Conseil peut également déléguer ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres, pour l'exécution de ses décisions à Marseille.

Ces pouvoirs seront détaillés dans une procuration spéciale et notariée.

Art. 19. — Le transfert des rentes, les actes de vente, achat ou échange d'immeubles et tous traités qui tendront à obliger la Société, les lettres de change sur les débiteurs et banquiers et les endossements des effets de commerce, doivent être signés par deux administrateurs, à moins que le Conseil n'ait délégué spécialement ses pouvoirs pour quelques-uns de ces objets, comme il est dit à l'article 18.

Art. 20. — Les administrateurs ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle ni solidaire relativement aux engagements de la Société ; ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat, conformément à l'article 32 du Code de commerce.

Ils ne peuvent prendre, soit directement, soit indirectement, aucun intérêt dans les travaux et marchés de construction pour le compte de la Société.

Art. 21. — Les membres du Conseil d'administration sont nommés par la première assemblée générale qui se réunira dans les trois mois du décret d'autorisation, et renouvelés ensuite, conformément à l'article 14.

TITRE IV.

Assemblées générales.

Art. 22. — L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les porteurs de cinq actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les porteurs de cinq actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société cinq jours avant l'époque fixée pour la réunion ; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'art. 10 donnent droit, par le dépôt de cinq actions au plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de dix jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration. Ces pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant celui fixé pour la réunion.

Art. 23. — L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires, au nombre de trente, représentent le dixième des actions.

Dans le cas où, sur une première convocation, cette condition n'est pas remplie, l'assemblée est de nouveau convoquée, et, dans cette seconde réunion, elle délibère valablement, quel que soit le nombre des actions représentées, mais seulement sur les questions qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

La carte d'admission délivrée pour la première assemblée est valable pour la seconde.

Art. 24. — L'assemblée générale se réunit de droit chaque année, à Paris, dans le mois d'avril. Elle se réunit extraordinairement chaque fois que le Conseil d'administration le juge nécessaire.

Art. 25. — La convocation a lieu par un avis inséré au moins vingt jours à l'avance dans les journaux de Paris et de Marseille désignés pour la publication des actes de société, conformément à la loi.

Dans le cas de seconde réunion, le délai de convocation est réduit à quinze jours.

Art. 26. — Cinq actions donnent droit à une voix, dix actions donnent droit à deux voix, et ainsi en continuant ; mais nul ne peut disposer de plus de dix voix, quel que soit le nombre des actions qu'il possède ou qu'il représente.

Art. 27. — L'assemblée générale est présidée par le président du Conseil d'administration, ou, à son défaut, par celui des membres du Conseil désigné par ses collègues.

Les deux plus forts actionnaires présents, autres que les membres du Conseil, et sur leur refus, ceux qui les suivent dans l'ordre de liste, jusqu'à acceptation, sont appelés à remplir les fonctions de scrutateurs.

Le bureau désigne le secrétaire.

Art. 28. — Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers des actions représentées dans le cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'article 30.

Les votes sont exprimés par assis ou levé, à moins que le scrutin secret ne soit demandé.

Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par dix membres au moins.

Art. 29. — L'assemblée générale nomme les membres du Conseil d'administration ; elle pourvoit au remplacement partiel de ce Conseil et aux vacances, par suite de démission ou autre cause.

Elle entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes de la Société, et fixe, en se conformant aux présents statuts, le chiffre du dividende annuel à répartir.

Elle prononce, en se renfermant dans la limite des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 30. — Elle délibère sur toute proposition d'emprunt avec ou sans affectation hypothécaire.

Elle délibère sur les réunions, fusions ou alliances avec d'autres compagnies, sur les propositions du Conseil d'administration relatives à l'augmentation du fonds social, à la modification des statuts, à la prorogation ou à la dissolution de la Société.

Les délibérations ayant pour objet la création d'emprunts à longs termes par émission d'obligations ou autrement, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième des actions émises, et sauf l'approbation du gouvernement.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation au moins à trente jours d'intervalle.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente au moins, représentent au moins le dixième des actions émises.

Les délibérations qui auraient pour objet des traités d'annexion et de fusion avec d'autres compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social, la prorogation ou la dissolution de la Société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième au moins des actions émises, et sauf l'approbation du gouvernement.

Art. 31. — Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même les absents ou dissidents.

Elles sont transcrites sur un registre spécial et signées par les membres du bureau ou au moins par la majorité d'entre eux ; les copies ou extraits sont signés par le président du Conseil d'administration ou par le membre qui le remplace.

TITRE V.

Inventaire, réserve, dividende.

Art. 32. — Indépendamment du premier inventaire qui doit être produit à l'assemblée générale, conformément à l'art. 8, il sera dressé, dans le courant du mois de janvier ou de février de chaque année, un inventaire général de toutes les valeurs actives et passives de la Société.

Il est tenu compte dans l'établissement de l'inventaire de la dépréciation des bâtiments et du matériel d'exploitation.

Art. 33. — Ces inventaires, avec les pièces à l'appui, sont présentés par le Conseil d'administration à l'approbation de l'assemblée générale annuelle.

Art. 34. — Les produits bruts serviront d'abord à acquitter les dépenses de toutes sortes nécessitées par les différentes opérations de la Société, les frais d'administration, l'intérêt de tous emprunts qui auraient pu être contractés ; en un mot, toutes les charges sociales.

Art. 35. — Les produits nets, déduction faite de

Digitized by Google

toutes les charges mentionnées en l'article précédent, constituent les bénéfices.

Art. 36.— Sur ces bénéfices, on prélève annuellement une retenue qui ne pourra être inférieure à 5 0/0 du montant des bénéfices pour former un fonds de réserve.

Le surplus des bénéfices nets sera réparti également entre toutes les actions en un ou deux dividendes, sur la proposition du Conseil d'administration et l'approbation de l'assemblée générale.

Art. 37. — Tout dividende qui n'est pas réclamé dans les cinq ans de son échéance, annoncé dans l'un des journaux indiqués à l'art. 25, est prescrit, conformément aux dispositions du code Napoléon, et profite au fonds de réserve.

Art. 38. — Le fonds de réserve se compose de l'accumulation des sommes provenant du prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, en exécution de l'art. 36 et des intérêts qu'il produira lui-même.

Lorsque le fonds de réserve aura atteint le chiffre d'un million de francs, le prélèvement affecté à sa création cessera d'avoir lieu.

Il reprendra son cours si la réserve vient à être entamée.

Art. 39. — Sur la proposition du Conseil d'administration et l'approbation de l'assemblée générale, l'amortissement des actions aura lieu par un remboursement proportionnel sur toutes les actions non amorties.

La quotité de chaque remboursement partiel sera déterminée par l'assemblée générale, et les délibérations successives prises à ce sujet seront publiées.

En outre, chaque titre portera la mention du remboursement partiel ainsi opéré sur le capital de l'action.

TITRE VI.

Dispositions générales.

Art. 40.— Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale et lui soumet un projet de liquidation. L'assemblée générale détermine le mode de liquidation et nomme les liquidateurs.

Pendant le cours de la liquidation les pouvoirs de l'assemblée générale se continuent; elle a notamment le droit d'approuver le compte de liquidation et d'en donner décharge.

La nomination des liquidateurs met fin aux pouvoirs des administrateurs.

Art. 41.— Dans le cas de contestations, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement et implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

TITRE VII.

Publication.

Art. 42.— Pour faire les publications prescrites par la loi, quand il y aura lieu, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait des présentes.

Dont acte :

Fait et passé à Paris en la demeure de M. Mirès, rue Neuve-des-Mathurins, 39,

L'an mil huit cent cinquante-neuf, le dix août.

Et lecture faite, M. Mirès a signé avec les notaires.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, 3e bureau, le dix août mil huit cent cinquante-neuf, folio 34, r°, case 7, reçu deux francs, et pour décime vingt centimes, signé Gauthier. »

III. — ÉTAT DESCRIPTIF

Des objets mobiliers et immobiliers composant le fonds social de la

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Immeubles.

1° 20,910 mètres 23 cent. de terrains, situés à Marseille et à la Joliette ;

2° 2,443 mètres de terrains, situés à Marseille, faubourg Saint-Lazare, lieu dit la Villette, provenant de l'échange fait avec MM. Foex, Imer et Léenhardt ;

3° Constructions établies sur l'îlot n° 8, faisant partie des terrains livrés, et consistant en sept vastes maisons avec magasins élevées de six étages, et occupant environ 4,000 mètres de superficie ;

4° Tous les terrains restant à livrer par la ville de Marseille, s'élevant environ à 300,000 mètres.

Valeurs mobilières.

5° Une somme de six cent quatre-vingt-treize mille huit cent soixante et un francs soixante-dix-huit centimes, formant le solde du compte courant avec la maison J. Mirès et Ce, au trente juin mil huit cent cinquante-neuf ;

6° Une somme de deux millions de francs versée à la caisse municipale de Marseille, affectée aux constructions à élever à la Joliette sur les îlots n° 2 et 5 ;

7° Six mille six cents actions des Docks et Entrepôts de Marseille, sur lesquelles un cinquième seulement a été versé ;

8° Une somme de trois millions trois cent mille francs, complément du prix de la vente faite à M. Talabot de 33,000 mètres de terrain ;

9° Une somme de vingt-deux mille cent trente-sept francs, montant de la soulte due par MM. Imer, Foex et Léenhardt ;

10° Une somme de treize mille quatre-vingt-douze francs trente centimes, due par M. Cantini ;

11° Divers meubles meublants, évalués à mille six cent quarante-sept francs ;

12° Et loyers dus au trente juin mil huit cent cinquante-neuf, évalués à trois mille deux cents francs quatre-vingt-sept centimes.

« Certifié véritable par M. Mirès, et annexé à la minute de l'acte de Société des Ports de Marseille, dressé par Me Gossart et son collègue, notaires à Paris, soussignés, ce jourd'hui dix août mil huit cent cinquante-neuf.

» Signé : MIRÈS, BERGEON et GOSSART. »

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, 3e bureau, le dix août mil huit cent cinquante-neuf, folio 28, recto, case 2, reçu deux francs, et pour décime vingt centimes.

» Signé : GAUTHIER. »

GOSSART.

JURISPRUDENCE.

Affaire du chemin de Graissessac à Béziers. — Acquittement.

Nous avons publié, dans le numéro du 4 juin dernier du *Journal des chemins de fer*, le jugement rendu par le tribunal correctionnel de la Seine, septième chambre, qui condamnait pour délit d'escroquerie le sieur Isidore Boucaruc, ex-administrateur du chemin de fer de Graissessac à Béziers en cinq années d'emprisonnement et 3,000 fr. d'amende; le sieur Eugène Boucaruc, ex-employé au même chemin de fer, et Soubaigné, entrepreneur des travaux du même chemin, comme complices; le premier à trois ans de prison et 50 fr. d'amende, le second à deux ans de la même peine et 50 fr. d'amende.

Les prévenus ayant interjeté appel de la décision des premiers juges, la Cour impériale de Paris a rendu le 26 août, après des débats qui ont duré trois jours, un arrêt qui renvoie tous les prévenus des fins de la plainte, attendu que les faits ne sont pas établis.

DOUZIÈMES D'OBLIGATIONS DES CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Achat au comptant, Pohl et Ce, rue Neuve-des-Capucines, 5.

FORGES.

Saint-Dizier, 27 août :

Le prix de la fonte reste nominal de 120 à 125 fr.

La fonte pour deuxième fusion est sans changement à 145 fr. le n° 1.

Les prix des fers laminés de notre groupe ne subiront pas de changement le mois prochain à la cote actuelle.

Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 20 fr. entre les trois classes suivantes,	265	270
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	335	345
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	265	270
Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	270	275
— n° 20,	280	285

MÉTAUX.

Paris, 20 août.

CUIVRE.— Il a été fait quelques affaires, un peu en baisse sur les cuivres anglais et le Chili. Cuivre anglais en plaque, 270 fr.; du Chili brut (rendement 96 0/0), 262 50; minerai du cuivre Corocoro (les 100 kil. de cuivre pur), 270 fr.

ETAIN.— Pas de transactions et un peu de baisse. Etain Banca, 380; étain anglais, 355 fr.

PLOMB.— Sans affaires. Plomb de France, 64 fr.; d'Espagne, 64 et 65 fr.

ZINC.— Prix faiblement tenus et nullité de transactions. Zinc de Silésie, 57 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 23 août :

Les cours se raisonnaient ainsi qu'il suit :

Warants numéros mélangés, 66 fr. 25; Gartsherrie n° 1, 69 35; dito n° 3, 66 85; Glengarnock n° 1, 68 40; bonnes marques marchandes n° 1, en mains de maîtres de forges, 65 90 à 66 25; dito n° 3, 65 90, à bord à Glascow, paiement comptant, sans escompte.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 22 août :

MÉTALLURGIE.— Le moulage est à fr. 9 50, 10 50, 11 et 11 50. L'affinage à 8 50. Les tôles varient de 28 à 31 fr. Les ateliers de construction ne manquent pas d'ouvrage.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1634 kilomètres.
1858. — 1661 —

11e année. — 34e semaine.

Du 20 au 26 août 1859.

136.685 Voyageurs	525 881 74
Bagages, Marchandises, etc.	728.162 87
Total	1.254.044 61
Recettes antérieures	35.968.942 80
Total	37.222.987 41
34e semaine de 1859	1.254.044 61
Semaine correspondante de 1858	1.196.477 27
Différence	57.567 34
Recettes depuis le 1er janvier 1859	37.222.987 41
— — 1858	33.754.965 92
Différence	3.468.031 49

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.389 kil.

Du 20 au 26 août 1859.

146.932 Voyageurs	640.628 22
Bagages, Marchandises, etc.	727.831 64
Total	1.368.459 86
Semaine correspondante de 1858	1.197.815 22
Différence	170.644 64
Recettes depuis le 1er janvier 1859	40.939.739 96
— — 1858	36.254.737 72
Différence	4.685.002 24

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 20 au 26 août 1859.

Voyageurs	830.155 90
Bagages et Marchandises	1.321.453 10
Total	2.151.639 »
Semaine correspondante de 1858	1.603.295 17
Différence	548.344 83
Recettes depuis le 1er janvier 1859	64.746.544 71
— — 1858	49.088.373 50
Différence	15.658.171 21

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 409 kilomètres
1858. — 451 —

Du 20 au 26 août 1859.

Voyageurs	116.305 85
Bagages et Marchandises	232.872 80
Total	349.178 65
Semaine correspondante de 1858	288.289 60
Différence	60.889 05
Recettes depuis le 1er janvier 1859	9.585.517 55
— — 1858	8.477.694 50
Différence	1.107.823 05

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 20 au 26 août 1859.

377.119 Voyageurs	696.289 74
Marchandises, etc. — Grande vitesse	68.116 09
— — Petite vitesse	416.191 54
Total	1.180.597 37
Semaine correspondante en 1858	1.014.526 62
Différence	166.070 75
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	31.246.197 14
— — 1858	26.972.271 14
Différence	4.273.916 50

NORD.

1859. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 20 au 26 août 1859.

184.306 Voyageurs	501.051 83
Bagages, Marchandises, etc.	623.492 32
Total	1.124.544 15
Semaine correspondante de 1858	1.119.599 58
Différence	4.944 57
Recettes depuis le 1er janvier 1859	35.437.554 82
— — 1858	34.172.405 88
Différence	1.265.148 94

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 720 kilomètres.
1858. — 701 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 20 au 26 août 1859

CHEMIN DE FER.

64.210 Voyageurs	214.388 33
Bagages, Marchandises, etc.	237.772 69
Total	452.161 02
Canal latéral et canal du Midi	38.182 58
Total	490.343 62
34e semaine 1858. Chemin de fer	381.868 52
— — Canal	38.263 80
Total	420.132 32
Chemin de fer, différence sur 1859	70.292 52
Canal, — —	81 22
Total	70.211 30
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	14.102.357 57
— — 1858	10.153.799 56
Différence	4.038.558 01

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1858. — 227 —

Du 20 au 26 août 1859

20.232 Voyageurs	87.860 11
Bagages et Marchandises	78.265 90
Total	166.126 01
Semaine correspondante de 1858	122.238 25
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.360.255 27
— — 1858	2.830.223 23

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 153 kilomètres.
1858. — — 92 —

Du 20 au 26 août 1859.

13.446 voyageurs	24.788 3
Bagages, Marchandises, etc.	36.439 58
Total	61.227 88
Semaine correspondante de 1858	35.495 59
Différence	25.732 29
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.986.703 23
— — 1858	793.250 06
Différence	1.193.451 17

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1858. — 131 —

Du 20 au 26 août 1859

13.911 Voyageurs	35.135 68
Bagages, Marchandises, etc.	26.110 01
Total	61.245 69
Semaine correspondante de 1858	48 690 47
Différence	12.565 22
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.705.894 45
— — 1858	963.557 24
Différence	742 337 21

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1859.

Voyageurs	4.157 40
Bagages, Marchandises, etc.	19.704 20
Total	23.861 60
Semaine correspondante de 1858	21.882 05
Différence	1.979 55
Recettes depuis le 1er janvier 1859	790.788 40
— — 1858	582 497 15
Différence	208.291 25

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 20 au 26 août 1859

61.980 Voyageurs ..... En florins	175.699 » »
917.992 quintaux Marchandises	240.833 » »
Total	416.532 » »
Semaine correspondante de 1858	336.122 » »
Différence	80.410 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	11.066.310 » »
— — 1858	9.321.784 » »
Différence	1.744.532 » »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 611 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 503 —

Du 20 au 26 août 1859.

Ligne de Trieste.

30.029 Voyageurs	190.775 55	
Bagages et Marchandises	780.110 10	970.885 65

Ligne Lombard-Vénitienne.

29.769 Voyageurs	84.972 50	
Bagages et Marchandises	223.117 50	308.090 » »
Total		1.278.975 65
Semaine correspondante de 1858		853.617 56
Différence		425.358 09

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	39.512.343 15
— — 1858	23.658.150 53
Différence	15.854.192 62

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 13 au 19 août 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 156 —

18.695 Voyageurs.....	102.203 52
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.748 81
— (petite vitesse)	141.146 05
Total de la semaine.....	255.098 33

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

9.706 voyageurs.....	15.138 78	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.505 33	20.579 12
Marchandises(petite vit.)	2.936 01	
Total des deux lignes réunies.....		275.677 45
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		6.648.671 48
Total.....		6.924.348 93

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 6 au 12 août 1859.

28.322 Voyageurs.....	161.300 89
Bagages, Marchandises, etc.....	33.675 35
Recettes diverses.....	230 10
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	27.498 23
Total..	222.764 57
Recettes correspondantes de 1858...	92.158 05
Différence.....	130 546 52
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.459.203 24
— — 1858..	2.551.876 75
Différence.....	1.907.326 49

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1858. — 206 —

Du 20 au 26 août 1859

43.493 Voyageurs	93.632 35
Bagages, Marchandises.....	42.531 91
Total.....	136.164 26
Semaine correspondante de 1858.....	115.624 51
Différence.....	20.539 75
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.205.983 13
— — 1858..	2.208.066 69
Différence.....	997.916 44

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 19 au 25 août 1859.

15.755 Voyageurs.....	24.787 40
Bagages, Marchandises, etc.....	11.165 69
Total.....	35.953 09
Semaine correspondante de 1858....	30.249 31
Différence.....	5 703 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	956.302 10
— — 1858...	619.108 62
Différence.....	327.193 48

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois de Juillet 1859.....	122.151 18
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	960.005 89
Total.....	1.082.157 07

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.023 Voyageurs.....	1.955 65
Bagages, Marchandises, etc.....	9.647 90
Total.....	11.603 55
Recettes antérieures.....	93.884 10
Total.....	105.487 65

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 19 au 25 août 1859

6.621 Voyageurs.....	2.549 80
Marchandises.....	237 75
Total.....	2.787 55

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juillet 1859

Voir le numéro du 20 août.

NORD-EST SUISSE.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 20 août.

ANVERS A GAND.

Juillet

Voir le numéro du 13 août.

CENTRE BELGE.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

HAINAUT ET FLANDRES.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0.
Juillet..	58.558 05	70.378 29	11.820 24	20 18
7 1ers mois...	579.599 87	674.291 83	94.691 96	16 33

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Juillet	668.488 97	595.340 96	73.148 01	12.29
7 1ers Mois	8.551.686 29	7.642.572 78	909.113 51	11.90

L'UNION DES GAZ.

Becs éclairés en juillet 1858..	34.210
Becs éclairés en juillet 1859.....	40.362
Augmentation juillet 1859.....	6.152 becs
Recettes du gaz. — Juillet 1858.....	65.673 29
Recettes du gaz. — Juillet 1859.....	77.451 48
Augmentation en juillet 1859.....	11.778 19

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er septembre 1859.....	2.164.867 77
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	162.784 »
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	535.280 16

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

Section nord du réseau.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 sont prévenus que le jeudi 15 septembre 1859, à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 7, au tirage au sort de 589 obligations de l'emprunt 1852.

Le capital de chacune des obligations, dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé, à raison de 1,250 fr., au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1859.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux porteurs d'obligations du chemin de fer Franco-Suisse.

Le coupon n° 1 d'intérêts des obligations de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 septembre courant, est payable, sans frais, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse du chemin de fer Franco Suisse ;

A Paris, à la caisse des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ;

A Bâle, chez MM. Bischoff de Saint-Alban, Ehinger et C° ; J. Mérian-Forcart, Passavant et C° ; J. Ziggenbach, de Speyr et C°, banquiers ; et à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Berne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et C°, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgart.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qui n'ont point opéré le dernier versement de 100 fr. par action, que le délai pour ce versement est expiré depuis le 10 décembre dernier. Qu'en conséquence, les versements en retard sont passibles, conformément aux statuts, d'un intérêt de 6 0/0.

Ces versements sont reçus, sans déduction des coupons d'intérêts échus, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et C° ;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch ;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et C°.

A l'occasion de ce versement, les

Digitized by Google

actions libérées de 150 fr. sont échangées contre de nouvelles actions libérées de 250 fr.

A défaut par les actionnaires de se rendre à ce dernier avis, le conseil d'administration prendra les mesures nécessaires, conformément aux statuts, pour opérer les recouvrements en retard.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Le second tirage des obligations de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat a eu lieu le 19 août, à Vienne, au siége de la Société.

Voici la liste des numéros sortis :

5,501 à 5,666	166
8,101 à 8,206	100
31,301 à 31,400	100
105,101 à 105,200	100
109,304 à 109,400	97
173,201 à 173,300	100
201,001 à 201,100	166
300 001 à 300,100	166
319,653 à 319,700	48
381,701 à 381,800	100
393,011 à 364,042	32
402,901 à 403,006	106
510,301 à 510,400	100
541,261 à 541,306	166
555,351 à 555,382	32
600,605 à 600,700	93
Ensemble,	1,402

Les obligations dont les numéros sont ci-dessus seront remboursables, au pair, à dater du 1er septembre prochain :

A Vienne, au siége de la Société, 42, Minoriten-Platz ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Société autrichienne que l'intérêt semestriel, soit 7 fr. 56 par obligation, sera payé, à partir du 1er septembre courant, à Vienne, au siége de la Société, 42, Minoriten-Platz ; à Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

CHEMIN DE FER DU

HAINAUT ET FLANDRES

Numéros des actions défaillantes au deuxième appel de fonds, et qui ont été vendues conformément aux prescriptions de l'art 19 des statuts de la Société :

2 — 14 à 17 — 68 — 69 — 134 à 142 — 368 à 373— 451 à 453— 566 à 503 — 516 à 565 — 652 — 653— 723 — 725 — 1001 — 1004 — 1005 — 1008 à 1036 — 1038 à 1041 — 1079 à 1088 — 1096 à 1094 — 1124 à 1133 — 1153 — 1154 — 1160 — 1162 — 1163 — 1165 à 1175— 1183 à 1300— 1478 à 1481— 1501 à 1572 — 1575 — 1584 à 1586 — 1717 à 1721 — 1779 — 1871 à 1873 — 1975 — 1976 — 2429 à 2433 — 2455 à 2467 — 2472 à 2474 — 2480 à 2484 — 2486 — 2487 — 2526 — 2614 — 2615 — 2631 à 2633 — — 2651 — 2657 à 2659 — 2661 à 2677 — 2681 à 2683— 2690 à 2063— 2716 à 2723 — 2729 à 2750 — 2908 — 2909 — 3068— 3069 — 3159 à 3161 — 3177 — 3230 à 3232 — 3365 à 3317 — 3365 à 3389 — 3421 à 3455 — 3476 à 3480— 3461 à 3496— 3661 à 3666 — 3709 — 3726 — 3792 à 3794 — 3799 — 3800 — 3948 à 3851— 4032 4033 — 4039— 4103— 4164 — 4109 — 4296 — 4253 à 4255 — 4314 — 4315 — 5606 à 5027 — 5056 à 5080 5133 à 5145 — 5358 à 5369 — 5390 à 5392— 5461 à 5495— 5561 à 5540 — 5761 — 5724 — 5730 — 5731 — 5734 — 5746 à 5750 — 5756 à 5768 — 5794 à 5800 — 5803 à 5805 — 5829 à 5895 — 5952 à 5961 — 6002 à 6005 — 6028 — 6029 — 6053 — 6059 à 6068 — 6108 — 6127 à 6141 — 6140 à 6151 — 6231 à 6258 — 6266 à 6271 — 6273 à 6292 — 6807 à 6825 — 6846 à 6885 — 6891 à 6895 — 6900 — 7060 — 7101 à 7199 — 7206 à 7366 — 7303 à 7317 — 7323 à 7325 — 7331 à 7357 — 7362 à 7360 — 7393 à 7400 — 7452 à 7455 — 7481 à 7500 — 9516 à 9544 — 6576 à 9606 — 9616 à 9685— 9688 à 9754— 9756 à 9758 — 9774 à 6782 — 9826 à 9850 — 9866 à 9868 — 9876 à 9888 — 9896 à 9901 — 9926 — 9927 — 6971 — 9972 — 12001 à 12016 — 12083— 12161 à 12176 — 12201 à 12346 — 12346 à 12500 — 12587 — 12588 — 12605 — 12609 — 12616 — 12749 à 12743 — 12748 à 12751 — 12786 à 12793 — 12876 à 12884 — 12963 à 12967 — 13043 — 13047 — 13048— 13050 à 13053 — 13055 — 13056 — 13062 à 13067 — 13970 à 13675 — 13686 à 13105 — 13116 à 13126 — 13151 à 13164 — 13166 à 13201 — 13205—13208 à 13214 - 13219 à 13287 13338—13362 à 13376—20001 à 26020 — 26026 à 26030 — 26136 à 26180 — 26191 à 26236 — 26256 à 26275 — 26306 à 26375 — 27256 à 27260 — 27441 à 27460 — 27611 à 27625 — 27636 à 27685 — 27716 à 27736 — 27741 à 27755 — 27761 à 27770 — 27806 à 27829 — 27886 à 27890 — 27906 à 27916 — 28056 à 28060 — 28071 à 28075 — 28256 à 28266 — 28281 à 28285 — 28351 à 2-355 — 28576 à 28625 — 28653 à 28660 — 28668 à 28676 — 28806 à 28816 — 28821 à 28825 — 28991 à 28995 — 29266 à 29270 — 29531 à 29589 — 29666 à 29676 — 30116 à 30155 — 30406 à 30415 — 30421 à 30435 — 30466 à 30506 — 30536 à 30546 — 30646 à 30650 — 32321 à 32325 — 32431 à 32445 — 32471 à 32475 — 32596 à 32665 — 33201 à 33400 — 33546 à 33550 — 33636 à 33646 — 33651 à 33660 — 33781 à 33826 — 34061 à 34070 — 34121 à 34125 — 34141 à 34166 — 34956 à 34960 — 35271 à 35406 — 35576 à 35595 — 35616 à 35620 — 35786 à 35810 — 35816 à 35855 — 36521 à 36545 — 36876 à 36885 — 37521 à 37525 — 38061 à 38020 — 38571 à 38569 — 38801 à 38810 — 38836 à 38856 — 39016 à 39665 — 39076 à 39150 — 39706 à 36716 — 36781 à 39760 — 41271 à 41275 — 41346 à 41376 — 41841 à 41845 — 41851 à 41866 — 41891 à 41900 — 41916 à 41925 — 41631 à 41935 — 41611 à 41980 — 41961 à 41995 — 42101 à 42165 — 42111 à 42115 — 42121 à 42146 — 42161 à 42165 — 42171 à 42195 — 42376 à 42386 — 42926 à 42930 — 42946 à 42950 — 42956 à 43000 — 43521 à 43525 — 43571 à 43606 — 43611 à 43615 — 43621 à 43640 — 43686 à 43766 — 43706 à 43715 — 43726 à 43735 — 43816 à 43820 — 43961 à 43965 — 44111 à 44185 — 44236 à 44310 — 44361 à 44385 — 44396 à 44425 — 44551 à 44730 — 44751 à 44765 — 45046 à 45050 — 45111 à 45135 — 45161 à 45215 — 45221 à 45230 — 45351 à 45370 — 45401 à 45500 — 45646 à 45665 — 45036 à 45905 — 46631 à 46656 — 46791 à 46795 — 46911 à 46915 — 47306 à 47370 — 47381 à 47385 — 47406 à 47420 — 47451 à 47480 — 47511 à 47526 — 47541 à 47545 — 47666 à 47676 — 47696 à 47700 — 47751 à 47785 — 47811 à 47840 — 47856 à 47890 — 47606 à 47950 — 48126 à 48155

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Assemblée générale des actionnaires.

MM. les actionnaires de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez sont prévenus que, par décision du conseil d'administration en date du 12 août, ils sont convoqués en assemblée générale à Paris, pour le mardi 15 novembre, à trois heures du soir, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Aux termes des articles 44 et 48 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins vingt-cinq actions.

Pour avoir droit d'assister ou de se faire représenter à l'assemblée générale, les actionnaires propriétaires de vingt-cinq actions doivent, cinq jours au moins avant la réunion, justifier au domicile administratif de la Société, place Vendôme, 12, à Paris, du dépôt de leurs titres dans la caisse sociale ou chez un des représentants de la Compagnie à Alexandrie, Amsterdam, Barcelone, Constantinople, Gênes, Londres, New-York, Saint-Pétersbourg, Trieste et Vienne, et, soit en France et à l'étranger, dans les autres villes où la Compagnie a des correspondants.

Les actionnaires ont le droit de se faire représenter à l'assemblée générale par des mandataires munis de pouvoirs réguliers. Ces pouvoirs doivent être déposés au domicile de la Société cinq jours avant la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée.

Conformément à l'article 51 des statuts, vingt-cinq actions donnent droit à une voix, le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

Les cartes d'admission à l'assemblée délivrées aux actionnaires sont nominatives et personnelles.

MM. les actionnaires trouveront des modèles de pouvoirs dans les bureaux de l'administration.

Paris, 30 août 1859.

Par ordre du conseil,

Le secrétaire général,

Signé : P. MERRUAU.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Paquebots-poste de la Méditerranée.

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'elle vient d'établir un troisième service sur la ligne d'Italie, de Marseille à Naples, touchant à Livourne et Civita-Vecchia.

Les départs de ce nouveau service auront lieu chaque semaine, le dimanche, à neuf heures du matin, à partir du 28 août 1859.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 6 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 27 août 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 4 septembre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 4 septembre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 28 août 1859.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 8 septembre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 17 septembre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE — ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est restée dans un état de somnolence complète pendant toute la semaine. Toutes les opérations engagées avaient été peu à peu liquidées, et il ne restait plus que celles qui étaient couvertes par des primes et dont le sort devait dépendre du cours auquel serait faite la réponse des primes à la Bourse du 31 août. A voir l'immobilité complète du cours de la rente, on paraissait convaincu que cette réponse serait faite au-dessus de 69. Les vendeurs de primes, dont les prix ressortaient à 69, et qui étaient par contre acheteurs de ferme, se regardaient à l'avance comme liquidés; mais pendant les derniers jours, la rente est tombée tout à coup à 68 80 et 68 75, et ce mouvement rétrograde a été produit par les rentes qui ne se trouvaient plus couvertes par les primes et dont il fallait disposer pour la liquidation. Il est probable pourtant que le marché se serait soutenu plus facilement si les nouvelles de Zurich n'avaient pas pris un caractère d'incertitude qui a encore augmenté les mauvaises dispositions des spéculateurs. La liquidation de la rente a été très-laborieuse. Il y avait beaucoup de rentes à faire reporter. Le report s'est élevé à 22 1/2, et l'on est tombé en liquidation de 68 70 à 60 35.

Les opérations commencées pour fin septembre sont peut-être plus rares encore que celles qui avaient été engagées pour fin août. Quelques-uns des spéculateurs les plus fidèles sont partis pour assister à l'ouverture de la chasse, et ils ne reviendront pas à la Bourse avant une huitaine de jours.

Au reste, la Bourse de Paris n'est pas seule dans cet état momentané d'abandon. Partout, à Londres comme sur les places de l'Allemagne, la spéculation est en vacances, et les affaires sont suspendues. Mais les consolidés se tiennent avec une fermeté extraordinaire, qui prouve au moins que les spéculateurs anglais ne s'inquiètent nullement des conséquences que peuvent avoir les affaires d'Italie.

Au milieu de la retraite des spéculateurs les plus influents et de la lourdeur continuelle des cours à terme, le comptant fait bonne contenance. Les porteurs d'inscriptions faisaient quelques offres lorsque la rente 3 0/0 était parvenue aux environs de 70, et quelques détenteurs d'emprunt cherchaient à réaliser leurs bénéfices; mais il n'en est plus de même depuis que l'on a rétrogradé au-dessous de 69. Le titre est redevenu rare, et il se tenait même hier au-dessus du cours de liquidation, tandis que l'on ne pouvait pas se faire reporter pour fin septembre au-dessous de 20 à 22 1/2.

Le marché des chemins de fer est dans la même situation que depuis un mois. Les cours n'éprouvent pas beaucoup de changements; ils résistent à la tendance rétrograde du marché, mais la hausse est également limitée. La spéculation semble destinée à s'éteindre peu à peu sur ces valeurs, à mesure que les titres disparaissent du marché et se classent dans les portefeuilles. Aussi les principales lignes n'ont pas eu depuis huit jours plus de 5 à 7 50 de variations. L'Orléans et le Lyon, sur lesquels on fait encore de temps en temps quelques opérations à terme, se sont soutenus. Il y a même eu ces jours-ci une certaine fermeté sur les actions de Lyon. Les autres chemins français ont été complétement stationnaires, mais il est presque toujours aussi difficile de réaliser un ordre d'achat qu'un ordre de vente.

On a effectué des ventes nombreuses sur les Lombards de 560 à 555, et sur les Autrichiens de 557 50 à 550. La spéculation qui délaisse nos lignes françaises semble se détourner sur ces deux chemins dont l'avenir présente plus de chances aléatoires.

Le Mobilier était resté longtemps immobile aux environs de 825, mais il a été entraîné tout à coup à 840.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 25 août jusqu'à celle du 1er septembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 30 à 68 40; elle est restée à 68 45. Elle a varié pour la liquidation de 69 20 à 68 35; elle est restée à 68 35. On est tombé à 68 55 pour fin septembre.

L'emprunt 3 0/0 non escomptable a varié de 69 45 à 69 05.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 75 à 98 25; elle est restée à 97 25.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,800 à 2,780.

Le Crédit foncier s'est tenu à 665.

Le Comptoir d'escompte a varié de 640 à 635.

Le Crédit mobilier a monté de 827 50 à 831 25; il est resté à 810.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,368 75 à 1,360; elles sont restées à 1,360.

Le Nord ancien a fléchi de 930 à 917 50; il est resté à 920; le Nord nouveau, de 815 à 805.

L'Est a fléchi de 652 50 à 647 50; il est resté à 650.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 871 25 à 862 50; il est resté à 865.

Le Midi a fléchi de 515 à 505; il est resté à 506 25.

L'Ouest a varié de 570 à 562 50; il est resté à 562 50.

Le Genève a fléchi de 535 à 527 50; il est resté à 527 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 560 à 550; ils sont restés à 550.

Les Lombards ont baissé de 562 50 à 552 50; ils sont restés à 553 75.

Les Saragosse ont fléchi de 445 à 437 50.

Les Romains se sont tenus à 380; les Russes, à 500.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 447 50 à 410.

Samedi. — Les affaires étaient nulles, et la rente offerte au début. Les cours se sont ensuite améliorés. Les chemins de fer étaient presque sans variations. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 95 à 69 05, et à terme de 68 90 à 69 10; le 4 1/2 0/0, de 97 75 à 98. La Banque s'est tenue à 2,800; le Crédit foncier à 665; le Crédit mobilier, de 822 50 à 828 75; l'Orléans, de 1,360 à 1,362 50; le Nord ancien, de 921 25 à 923 75; le Nord nouveau, de 810 à 812 50; l'Est, de 647 50 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 865 à 868 75; le Midi, de 507 50 à 510; l'Ouest, de 567 50 à 570; le Dauphiné, de 545 à 540; les Autrichiens, de 560 à 562 50; les Lombards, de 561 25 à 557 50; le Victor-Emmanuel, de 416 25 à 412 50; les Saragosse, de 445 à 443 75; les Romains, à 380.

Lundi. — Les cours ont été tout à fait stationnaires, mais ils se tenaient avec fermeté. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 69 10, elle est restée comme la veille à 69 10 à terme; le 4 1/2 0/0, à 98; le Crédit foncier, à 665; la Banque, à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 830; l'Orléans, de 5 à 1,367 50; le Nord, de 1 25 à 925. Le Lyon-Méditerranée s'est tenu à 868 75; le Midi, à 510. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 567 50; les Autrichiens, de 3 75 à 558 75. Les Lombards se sont tenus à 557 50. Les Victor-Emmanuel ont repris de 2 50 à 415. Les Saragosse ont fléchi de 3 75 à 440. Les Romains se sont tenus à 380; les Russes, à 501 25.

Mardi. — Le début du parquet semblait annoncer une Bourse aussi nulle que les précédentes, mais quelques ventes ont suffi vers la clôture pour entraîner la rente au-dessous de 69, et toutes les valeurs ont été offertes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 69, et à terme de 30 c. à 68 80. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à 98 25. La Banque a fléchi de 10 à 2,790; le Crédit mobilier, de 8 75 à 821 25. L'Orléans s'est tenu à 1,367 50; l'Ouest, à 567 50; le Nord nouveau, à 807 50. Le Nord ancien a fléchi de 2 50 922 50; l'Est, de 2 50 à 650; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 865; le Midi, de 5 à 505; le Genève, de 5 à 530; les Autrichiens, de 8 75 à 550; les Lombards, de 3 75 à 553 75; les Victor-Emmanuel, de 5 à 440. Les Saragosse se sont tenus à 440.

Mercredi. — La baisse a fait de nouveaux progrès. Les primes ayant été répondues à 68 75 ont été presque toutes abandonnées, et il restait du ferme à revendre ou a faire reporter. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 68 70, et à terme de 10 c. à 68 70. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 98 25; la Banque, à 2,790. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 820; l'Orléans, de 1 25 à 1,366 25; le Nord, de 1 25 à 921 25; le Genève de 2 50 à 527 50. Le Lyon-Méditerranée a monté de 5 à 870; le Midi, de 2 50 à 507 50. L'Est s'est tenu à 650. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 553 75; les Lombards, de 1 25 à 555. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 440; le Saragosse, à 440.

Jeudi. — La liquidation de la rente a été laborieuse. Le report s'est tendu de 17 1/2 à 22 1/2, et les cours ont fléchi lentement et sans reprise de 68 70 à 68 35. On est resté à 68 55 pour fin septembre. Au comptant, le 3 0/0 a fléchi de 35 c. à 68 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 1 à 97 25; la Banque, de 10 à 2,780; le Crédit mobilier, de 10 à 810; l'Orléans, de 6 25 à 1,360; le Nord ancien, de 1 25 à 920; le Nord nouveau, de 2 50 à 805; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 865; le Midi, de 1 25 à 506 25; l'Ouest, de 5 à 562 50; les Autrichiens, de 3 75 à 550; les Lombards, de 1 25 à 553 75; les Saragosse, de 2 50 à 437 50. Les Romains se sont tenus à 380.

Vendredi. — La Bourse a été plus rassurante, la rente surtout a repris un peu faveur sur le bruit de la prochaine réunion d'un congrès. La liquidation des actions a été lourde; cependant ces valeurs ont été maintenues par l'influence du mouvement de reprise de la rente. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 35 c. à 68 80, et à terme de 30 c. à 68 85; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 97 80. La Banque s'est tenue à 2,780; le Crédit foncier, à 665. Le Crédit mobilier a repris de 7 50 à 817 50; l'Orléans, de 7 50 à 1,367 50; le Nord, de 2 50 à 922 50; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 867 50. Le Midi a fléchi de 1 25 à 505; l'Est, de 2 50 à 647 50; l'Ouest, de 2 50 à 667 50. Le Genève a monté de 1 25 à 528 75; les Autrichiens, de 3 75 à 553 75; les Lombards, de 2 50 à 556 25. Les Saragosse se sont tenus à 437 50. Le Victor-Emmanuel a fléchi de 2 50 à 407 50.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	ANNÉE de la constitution	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	MISE A VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividende payés.	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERNIER COURS CONNU.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	4/0.000	500	»	36 »	jan.av.juil.	543 50
Banque de l'Algérie....*Banques*	A	6.000	500	»	25 50	.....	650 »
Omnium lyonnais.....	Civ.	7 800	1/7800	»	25 »	janv. juill.	300 »
Comptoir V.C Bonnard et C^ie^	C	0.000	100	»	5 »	février	67 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2650 »	avril	140 0/0 b.
Sécurité.....	A	200	5.000	/5	..... »	.....	43 0/0 b.
Union des ports..	A	1.000	5.000	4250	477 50	avril.	20 0/0 b.
Lloyd français.....	A	1.200	5.000	4/5	425 »	février. ...	20 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »	.....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances....	A	600	5.000	4/5	» »	février....	31 0/0 b.
Hélusine.....	A	400	5.000	4/5	382 »	mars.	32 0/0 b.
Vigie.....	A	200	5.000	4000	784 »	.....	30 0/0 b.
Sauvegarde.....	A	200	5.000	4000	375 »	février. ...	15 0/0 b.
Centrale.....	A	1.000	5.000	4000	270 »	février. ..	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »	février....	11 0/0 b.
Comptoir.....	A	400	4.000	4000	»	.....	10 0/0 b.
Générale ..*Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »	avril.	740 0/0 b.
Phénix.....	A	4.000	1.000	»	240 »	mai, nov..	200 0/0 b.
Nationale.....	A	2.000	5.000	4/5	650 »	mars.....	150 0/0 b.
Union.....	A	2.000	5.000	4/5	300 »	avril.	67 0/0 b.
Soleil.....	A	1 000	0.000	4/5	945 »	avril.	120 0/0 b.
France	A	2 000	5.000	4/5	240 »	avril.....	62 0/0 b.
Urbaine.....	A	1.000	5.000	4/5	325 »	avril.....	90 0/0 b.
Providence.....	A	2.000	2 500	2000	120 »	avril.....	80 0/0 b.
Aigle.....	A	400	5 000	3000	200 »	avril.....	25 0/0 b.
Paternelle.....	A	3.000	1.000	800	Néant	avril.....	5 0/0 b.
Confiance.....	A	800	5.000	4000	Néant	avril.....	3 0/0 b.
Nord.....	A	2.000	1.000	800	25 »	avril.....	17 1/2 0/0
Générale..... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »	1. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 »	1. les 4 ans	20 0/0 b
Union	A	2 000	5.000	4/5	120 »	1. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Fluvia	A	800	5.000	4000	150 »	1. les 2 ans.	8 0/0 p.
Caisse Paternelle.....	A	8.000	500	400	15 »	avril.....	90 0/0 0.
Générale ..... *Assurances prêts*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril.....	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »	janv. juil.	850 »
— act. de jouissance	A	»	1/3400	»	33	jui.	400 »
Omnibus de Lyon.....	C	60.000	100	40	Néant	.....	45 »
Omnibus de Londres.....	C	50.000	100	»	8 »	.....	40 »
Omnibus des ch. de fer..	C	3.200	300	»	18 »	janv. II.	175 »
Gondoles parisiennes.....	C	1.700	80	»	4 »	.....	000 »
C^ie^ imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars.....	32 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »	avril, oct.	1190 »
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	0 50	1^er^ juin....	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »	avril, oct.	980 »
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1^er^ juin ...	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	0.000	1.000	»	50 »	avril, oct.	995 »
3 canaux, act. de capital..	A	40.000	1.000	»	50 »	avril, oct..	1145 »
Aire à la Bassée.....	A	600	5.000	»	505 »	févr. août	6000 »
Sombre à l'Oise.....	A	11.550	1.000	»	00 »	.....	730 »
Scarpe inférieure.....	C	2.200	1.000	»	000 »	.....	000 »
Sambre française canalisée	A	0.000	1.000		100	.....	000 »
Canalisation de l'Èbre....	A	60.000	535 33	»	4 0/0	.....	000 »
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	100.00	1/100000		4 0/0	avril, oct..	152 50
Pont-gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »	.....	000 »
Pont de Rouen.....	A	800	1.000	»	20 »	janv juill.	000 »
Ponts réunis.....	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	.....	000 »
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	.....	000 »
Bazin, L. Gay et C^ie^. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	3 1/2 0/0	janv. juill.	225 »
Messageb. imp [Serv. marit	A	80.000	500		30 »	janv. juill.	565 »
C^ie^ cent. de transp. et nav	C	8.400	250	»	Néant	.....	50 »
C^ie^ générale maritime....	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	182 50
Marc Fraissinet père et fils	C	»	500	»	» »	.....	300 »
Comp de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	» »	.....	100 »
Armements Barbey et C^ie^	C	50.000	500	»	12 50	mars sept.	000 »
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5 200	500	»	Néant	avril oct..	300 »
Long-Pendu..	Civ.	»	500	»	» »	.....	220 »
Montchanin.....	C	0.800	500	»	» »	juindécemb	000 »
Centre-de-Fleau.....	Civ.	3.000	1.000	»	30 »	mai, ...	245 »
Pont-de-Loup-Sud.....	Civ.	2.800	1.000	»	35 »	avril.....	400 »
Monteaux-Saint-Etienne. .	Civ.	2.800	500	»	» »	.....	000 »
Slangy.....	C	30.000	500	»	30 »	févr août.	725 »
Azincourt.....	A	1.500	1/1500	»	60 »	.....	000 »
Chazotte.....	A	5.000	1/5000	»	21 50	»	700 »
Layon-et-Loire.....	A	1.850	1/1850		» »	.....	400 »
Epinac.....	A	2.400	1/2400	»	125 »	1^er^ décemb	1500 »
Loire..	A	30.000	1/30000	»	0 »	.....	137 »
Mont-Rambert.....	A	80.000	1/80000	»	9	.....	145 »
St-Etienne.....	A	80 000	1/80000	»	8 »	.....	138 75
Rive-de-Gier.....	A	80 000	1/80000	»	17 »	.....	253 75
Mayenne et Sarthe.....	A	13.100	1/13100	»	25 »	.....	195 »
Grand'Combe.....	A	24.000	1/24000		70 »	janv. juill.	710 »
Unieux et Fraisse.....	»	»	500	»	»	.....	140 »
Carmaux.....	C	116.000	150	»	0 7½	mai.novem	65 »
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	» »	.....	297 50
Houill. réun. à Quarégnon	A	0.720	250	»	Néant	.....	150 »
Charbonnages belges.....	A	30.000	500	»	35 »	.....	525 »
Compagnie générale, *Asphalte*	C	0.000	500	»	Néant	.....	000 »
Soyrel anglais..	»	10.000	100	»	17 50	.....	000 »
Xancho. *Telégraphie électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	10 »
Méditerranée.....	C	30.000	250		Néant	.....	110 »
Mouzaias (cuivre) ..... *Mines*	C	00.000	100	»	Néant	août.	15 »

DÉNOMINATION.	ANNÉE de la constitution	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	MISE A VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividende payés.	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
Tenez (cuivre)..... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	.....	40 »
Pontgibaud, plomb argentif	A	10.000	1/10000	»	Néant	.....	200 »
Santander.....	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	405 »
Vieille-Montagne, zinc.....	A	90.000	80	»	25 »	mai, nov..	300 »
Nouvelle-Montagne, zinc..	A	3.000	1.000	»	75 »	.....	850 »
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »	octobre ...	250 »
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre ...	60 »
Corphalie, zinc.....	A	5.500	1.000	»	40 »	janv. juill.	550 »
Eschweiler, priv. zinc.....	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	» »
— non priv, zinc	A	0.500	375	»	7 50	janv. av..	... »
Silésie, zinc.....	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	400 »
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	... »	.....	0 5 »
Decazeville (Aveyron)...	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2200 »
Alais (Gard).....	A	10.000	1.18000	»	33 »	juin déc...	435 »
Creuso (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »	juin déc...	785 »
Allevard.....	»	»	1.000	»	» »	.....	1050 »
Basse-Indre.....			5.000	»	40 »	avril, oct.	700 »
Châtillon et Commentry...	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »
Horme.....	A	10.000	1/10000	»	» »	.....	620 »
Maubeuge (Nord).....	A	6.000	1/6000	»	25 »	.....	205 »
Fourchambault.....	C	50 000	1/50000	»	10 »	.....	207 50
Marine et chemins de fer..		54.000	1/54000	»	11 »	mai. nov.	420 »
Côte-d'Or.....	»	»	500	»	» »	.....	300 »
Franche-Comté.....	C	40.000	500	»	15 »	mai.novem	340 »
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »	.....	610 »
Firminy.....	»	»	250	»	» »	.....	612 50
Pont-Lecèque (Vienne)....	C	»	500	»	» »	.....	205 »
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »	avril. oct.	690 »
Providence Belgique).....	A	5.500	1.000	»	70 »	septembre.	1470 »
Phœnix métallurgique....		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »
J.-F. Cail et C^ie^..... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »	sept. mars.	650 »
Carente.....	C	70.000	10.	10	Néant	.....	35 »
Chemeroy.....	C	4.000	500	»	15 »	mai. dec.	705 »
Sandillot.....	C	4.000	500	»	50	.....	» »
Christofle.....	C	4.000	500	»	00 50	.....	» »
ne impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »	.....	370 »
C^ie^ immobilière (Rivoli)....	A	240.000	100	»	50	janv. juill	105 75
Docks Louis-Napoléon.....	Civ.	200.000	250	125	Néant	.....	172 50
Paris ..... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	» »	mai,novem	820 »
Union des Gaz.....	A	32.000	250	»	» »	janvier..	00 »
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »	avril. oct.	475 »
Nord (Batignolles).....	C	6.000	500	»	25 »	juindécemb	350 »
Est Vincennes).....	C	1.000	500	»	97 »	.....	» »
Versailles.....	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	50 »
Amiens	C	1.300	500	»	35 »	janv. juill.	480 »
Caisne	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	360 »
Saint-Etienne.....	C	1.000	1.000	»	20 »	janv. juill.	360 »
Lyon	A	1.050	1/1050	»	120 »	.....	1600 »
Le Guillotière, Voisset Lyon	A	7.000	1/.000	»	135 »	janv. juill.	2135 »
Wazemmes.....	A	2.400	1/2400	»	» »	.....	1500 »
Malaga.....	C	2.100	» 410	»	12 50	1^er^ octobre.	175 »
C^ie^ centrale, Lebon 13 villes	»	»	»	»	» »	.....	175 »
Montpellier.....	C	15.000	500	»	30 »	janv. juill.	000 »
Huberly (Amiens)..... *Filatures*	C	1.000	1/1000	»	» »	.....	000 »
Cahin.....	A	8.000	500	»	42 »	août.....	500 »
Société Lainière.....	A	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	480 »
Pont-Rémy.....	C	1.400	500	»	42 »	.....	» »
Siècle..... *Journaux*	A	5.000	1/5000	»	38 »	30 avril...	450 »
Journaux réunis (*Constitution-nel et Pays*, journ. de l'empire)	C	2.500	1/2500	»	130 »	.....	000 »
Droit	C	6.000	500	»	45 »	nov. juill.	000 »
Saint-Gobain..... *Glaces*	C	105	3.500	»	800 »	.....	5.100 »
Montluçon.....	A	3.670	1/3670	»	» »	.....	000 »
Oignies, Belgique.....	C	24.000	500	»	0 »	.....	105 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	27.000	500	»	20 40	septembre.	540 »
Sétif (colonies de)..... *Divers*	A	2.000	375	»	Néant	1^er^ octobre.	00 »
Richer et C^ie^ Vidangès	A	0.000	500	»	35 30	mars sept.	000 »
Caoutchouc souple	C	25.000	500	»	20	.....	100 »
Chollet et C^ie^.....	C	50.000	100	»	12 »	31 mars...	» »
C^ie^ générale des Eaux.....	C	40.000	100	»	Néant	.....	10 »
3 Cirques (E. Dejean et C^ie^)	A	80.000	250	»	12 »	.....	205 »
	C	8.750	200	»	18 »	5 fév. juill.	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Totalité remboursement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Comp^ie^ générale des Omnibus ..	»	8.000	500	11	25 »	avril octob.	000 »
C^ie^ imp. des Voitures de Paris,.	80	27.000	125	16	5 »	.....	000 »
Ports de Marseille.....	500	20 000	500	15	30 »	janv. juillet	680 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1879	30 »	avril octob	540 25
Loire, anciennes.....	»	»	1.250	»	50 »	.....	1005 »
— nouvelles.....	»	18.000	1.250	75	50 »	février août	980 »
Carmaux (charbonnages).....	270	2.000	500	90	15 »	janv. juill.	000 »
Télégraphie méditerranéen.....	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	000 »
Vieille-Montagne.....	»	13.000	500	16	25 »	janv. juillet	410 »
Aveyron (Decazeville) 1855-57..	500	8.000	600	50	30 »	janv. juillet	475 »
Compagnie générale des Eaux..	270	20.000	500	99	15 »	avril octob.	205 »
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »	mainovemb	242 50
Horme anc.....	175	3.440	312 50	30	25 »	30 juin déc.	435 »
— nouv.....	200	7.000	300	30	15 »	31mars sept	270 »
J.-F. Cail et C^ie^	40	8.000	470	11	20 »	janv. juill.	605 »
Rue impériale de Lyon..	»	»	625	»	25 »	15janv juill.	541 50
Gaz de Paris.....	440	23.990	500	45	25 »	janv. juillet	445 »
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »	janv. juillet	000 »
Ville de Marseille	1000	0.000	1000	15	50 »	janv juillet	1005 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 27 AOUT AU 2 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 27 Compt.	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Compt.	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Compt.	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Compt.	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
1475	2098	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1360 »	1362 50	1365 »	1367 50	1370 »	1367 50	1366 25	1368 [illegible]	1362 50	1360 »	1365 »	1367 50
919	1385	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	920 »	923 75	925 »	925 »	922 50	921 50	920 »	921 25	922 50	...	...	920 »
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	811 25	812 50	807 50	...	810 »	807 50	...	...	810 25	...	811 50	...
1618	1930	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	652 50	650 »	651 50	652 50	650 »	650 »	654 50	652 50	650 »	650 »	650 »	647 50
1463	2926	»	643.100	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	868 75	864 75	870 »	868 75	867 50	865 »	870 »	870 »	865 »	866 25	867 50	864 75
798	1021	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Midi	510 »	510 »	507 50	510 »	507 50	505 »	505 »	507 50	505 »	510 25	502 50	506 25
1188	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	567 50	570 »	570 »	567 50	570 »	567 50	567 50	...	570 »	...	570 »	...
219	234	99	60.000	500	»	4 0/0	juill. 1859	Lyon à Genève	...	...	515 »	...	...	530 »	527 50	527 50	527 50	...	530 »	530 »
53	53	99	30.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 »	...	167 50	167 50	...	...	165 »	...	165 »	...	170 »	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	542 50	540 »	545 »	...	...	...	540 »	...	540 »	...	540 »	...
154	426	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	...	...	...	...	440 »	...	...	...	...	...	...	...
»		»	46.000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	...	...	470 »	...	...	470 »	...	470 »	470 »	...	...	...
33		99	10.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	557 50	558 75	558 75	558 75	555 »	560 »	...	553 75	552 50	550 »	550 »	555 »
»	85	99	»	500	50	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	410 25	412 50	415 »	415 »	...	410 »	410 »	410 »	410 »	...	410 »	...
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes	...	...	500 »	501 25	...	...	...	...	...	...	500 »	...
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	310 »	»	310 »	»	310 »	»	305 »	»	310 »	»	...	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	435 »	»	445 »	»	...	»	...	»	...	»	...	»
102	170	»	57.365	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1859	Saragosse	415 »	415 »	410 »	415 »	400 »	410 »	437 50	440 »	437 50	440 »	440 »	437 50
1396	3131	99	312.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	558 75	557 50	558 75	557 50	555 »	558 75	552 50	555 »	555 »	558 75	556 25	557 50
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	380 »	...	380 »	...	...	...	...	...	380 »	...	...	...
14	14	99	7.933	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	»	»	»	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Xérès	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
»	»	99	38.000	500	...	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Dates des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembours.	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	27	29	30	31	1	2
1848	5.000	1886	»	»	1.250	décembre.	60 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 6 0/0	...	900 »	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	»	»	...	»
1843	2.775	1894	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.108	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1840	13.333	1908	750	»	1.250	décembre.	50 »	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	900 »	...
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1850	30.000	1893	»	»	1.250	»	50 »	Dº.	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	3.360	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.591	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030 »	...	...	1032 50	...	1032 50
1847-1854	26.730	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1852	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	470 »	...	470 »	470 »	470 »	...
1854	102.811	1952	»	»	625	décembre.	25 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	...	...	...	...	460 »	...
1852	130.000	1954	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	510 »	510 »	...	510 »	510 »	...
1852	365.898	1952	divers	»	650	avril	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	478 75	480 »	480 »	480 »	480 »	480 »
»	5.891	1905	»	»	500	juillet.	20 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1848	[illegible]	1889	500	»	500	mai.	20 »	août.	Amiens à Boulogne	»	»	»	»	»	»
1845	24.000	1935	500	»	400	»	15 »	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.607	1953	»	»	510	décembre.	15 »	Dº.	Grand-Central (anciennes)	...	...	287 50	287 50	287 50	...
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	282 75	283 75	285 »	285 »	285 »	285 »
1852	63.613	1952	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	287 50	...	...	...	...	...
1855	244.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 »	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	300 »	...	300 »	300 »	...	300 »
1852-1857	1.162.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »	Dº.	Nord	295 »	295 »	295 »	295 »	295 »	295 »
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 »	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	287 50	286 75	286 75	281 50	287 50	...
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	285 »	285 »	285 »	285 »	285 »	...
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	300 »	300 »	300 »	301 25	301 25	301 25
»	1.000.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Bourbonnais	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »
»	249.788	1957	485	»	500	juin	15 »	Dº.	Midi gar.	285 »	283 75	285 »	285 »	285 »	283 75
»	22.010	1956	290	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...
1857	309.597	1949	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	284 50	282 50	282 50	282 50	281 [illegible]	282 50
»	26.273	1956	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	281 25	281 25	281 25	281 25	281 25	281 25
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 »	Dº.	Dauphiné gar.	...	282 50	283 75	282 50	282 50	282 50
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	561.636	1946	275	»	500	»	15 »	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	270 »	270 »	268 75	268 75	262 50	262 50
1857	200.000	1910	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	255 »	255 »	255 »	253 75	255 »	253 75
1858	» »	1961	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	241 25	241 25	241 25	242 50	241 25	240 »
1858	100.000	1913	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	248 75	250 »	250 »	250 »	250 »	248 75
1859	24.578	1957	200	»	500	»	15 »	Dº.	Cordoue à Séville	252 50	252 50	252 50	254 50	252 50	252 50
»	104.500	1957	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 »	120 »	120 »	120 »	120 »	120 »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 27 Comptant	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Comptant	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Comptant	Mardi 30 Terme	Mercredi 31 Comptant	Mercredi 31 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes — **3 0/0** jouissance 22 juin 1859	69 05	69 10	69 10	69 10	69 »	68 90	68 70	68 70	69 45	68 55	68 90	68 85
Rentes — **3 0/0 Emprunt** 1859 jouissance 22 juin 1859	69 45	69 55	69 50	69 00	69 45	69 40	» »	69 25	69 05	69 25	69 05	69 »
Rentes — **4 1/2 0/0**, jouissance 22 mars 1859	98 »	98 »	98 »	» »	96 25	96 25	96 25	96 »	96 25	» »	97 80	97 85
Rentes — **4 1/2 0/0 Emprunt** 1859 jouissance 22 mars 1859	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2800 »	»	2800 »	»	2775 »	»	2760 »	»	2760 »	»	2760 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	635 »	»	640 »	...	637 50	»	635 »	»	...	»	635 »	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	665 »	665 »	665 »	...	...	...	665 »	665 »	665 »	...	665 »	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	467 50	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»	467 50	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	...	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 25	»	96 25	»	96 25	»	95 »	»	96 »	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	90 »	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	90 »	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1859	...	»	910 »	»	910 »	»	...	»	...	»	900 »	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	825 »	828 75	827 50	830 »	822 50	821 25	821 25	820 »	813 75	810 »	810 »	818 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	...	»	1140 »	»	...	»	1140 »	»	1140 »	»	...	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	465 »	»	467 50	»	465 »	»	465 »	»	467 50	»	457 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	218 75	»	220 »	»	218 75	»	218 75	...	218 75	»	218 75	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 5/8	»	95 1/8	»	95 5/8	»	95 6/8	»	95 6/8	»	95 5/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	99 »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	99 »/»	»	99 »/»	»	» »/»	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	86 »	»	86 50	»	86 »	»	86 »	»	85 50	»	86 »	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	» »	»	54 »	»	» »	»	» »	»	54 »	»	54 »	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	86 »/»	»	87 »	»	87 »/»	»	84 »/»	»	84 »/»	»	86 »/»	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	88 »/»	»	86 »/»	»	86 »/»	»	87 »/»	»	87 1/4	»	87 »/»	»
Espagne, differ. convert., jouissance juillet 1859	33 »/»	»	33 1/8	»	33 3/8	»	33 3/8	»	33 3/8	»	33 3/8	»
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	45 1/2	»	» »/»	»	45 1/2	»	» »/»	»	45 1/2	»	45 1/2	»
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1859	43 7/8	»	43 »/»	»	44 1/4	»	44 1/2	»	43 1/4	»	43 5/8	»
Dº intérieur, jouissance juillet 1859	42 1/4	»	44 1/4	»	44 3/8	»	42 3/8	»	42 3/8	»	42 1/2	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	...	»	...	»	109 25	»	110 25	»	109 25	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cº, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 992 — 18e ANNÉE — N° 37 — SAMEDI 10 SEPTEMBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

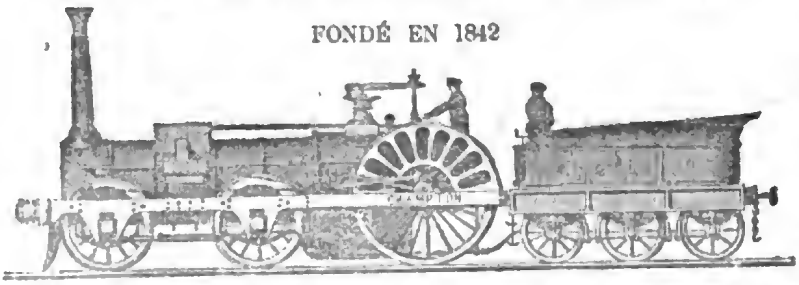
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cᵉ, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

MM. les actionnaires de la Société générale des chemins de fer romains (ligne *Pio-Centrale*), sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 15 septembre courant, à Paris, rue Richelieu, 99, à huit heures du soir, à l'effet de délibérer :

1° Sur la constitution en une seule et nouvelle Société anonyme de la Société Pio-Centrale, de la Société du chemin de fer de Rome à la frontière napolitaine, et du chemin de fer de Rome à Frascati (ligne *Pio-Latina*) ;

2° Sur les moyens d'arriver en la meilleure forme à ladite constitution en une seule et nouvelle Société ;

3° Sur les pouvoirs à donner à l'effet d'opérer ladite constitution, et de suivre toutes approbations et homologations auprès du gouvernement pontifical.

Cette assemblée est convoquée aux termes de l'art. 6 des nouveaux statuts de la Société anonyme, approuvée par décret impérial du 16 août 1859.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins vingt actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit d'assister à l'assemblée générale devra être fait cinq jours avant la réunion, savoir :

A Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99;

A Marseille, dans les bureaux de la Société, rue Grignan, n° 49 A.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi 29 septembre courant, au siége social, rue de Richelieu, 99, à huit heures du soir.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 777. — Situation de la Banque de France, 779. — Chemins de fer de l'Est, 779. — Chemins de fer des Ardennes, 779. — Chemin de fer de Séville à Cadix, 779. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 780. — La Bourse de Paris, 780. — Vœux des Conseils généraux, 780. — Chronique des chemins de fer, 781. — Banque de France, bilan, 782. — Société générale de crédit industriel et commercial, bilan, 783. — Bulletin des recettes de la semaine, 783. — Banque d'Angleterre, bilan, 784. — Avis aux actionnaires, 784. — Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie, rapport, 784. — Chemins de fer lombards-vénitiens, 786. — Forges, 786. — Recettes des chemins de fer, 787, 788. — Annonces, 789. — Chronique de la Bourse, 790. — Tableau des valeurs industrielles, 791. — Bourse, 792.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Tous les jours l'état du marché des fonds publics s'aggrave, et l'effet des mesures restrictives se fait sentir de plus en plus. Cette situation alarmante pour les esprits clairvoyants est singulièrement jugée par la foule, qui l'attribue à des causes diverses et néglige les causes véritables.

Les uns disent qu'on a trop fait d'affaires, de mauvaises affaires surtout, qui ont découragé les capitalistes.

D'autres prétendent que de grandes fortunes, faites depuis quelques années, ont absorbé des centaines de millions qui ont ainsi disparu de la Bourse.

D'autres, qui ont parcouru l'Allemagne, prétendent que la langueur mortelle dont le marché de Paris est atteint est une conséquence de l'état des bourses d'Allemagne, aussi délaissées que la nôtre.

Il en est quelques-uns qui consentent à attribuer en partie la stagnation absolue de notre marché des fonds publics aux mesures prises contre la coulisse et aussi un peu au droit d'entrée.

Qu'y a-t-il de vrai dans tout cela? Pour nous en rendre compte, rappelons les faits.

D'abord, c'est une erreur évidente que d'attribuer aux mauvaises affaires le découragement des capitalistes. Que l'on dresse un tableau où soit évaluée l'importance effective des bonnes et des mauvaises affaires, fondées pendant une période de cinq années, de 1852 à 1856, et l'on verra, par le rapprochement des chiffres, que les affaires dites mauvaises ne représentent qu'une proportion relativement très-minime. Encore faut-il distinguer les affaires mauvaises en elles-mêmes des affaires qui ne sont réputées mauvaises que parce que le cours de leurs actions est affaibli; car cet affaiblissement provient surtout de ce qu'on a éloigné de la Bourse la masse du public qui servait à supporter le poids de toutes les affaires. Lorsque le public,

Digitized by Google

dont les capitaux alimentaient le marché, a été pour ainsi dire expulsé par le droit d'entrée, il n'y a plus eu de contre-poids aux offres de vente, et les acheteurs manquant, la baisse a dû s'en suivre.

Quant aux grandes fortunes faites qui auraient retiré de la Bourse beaucoup de capitaux, cela n'est pas très-sérieux. Cependant, si l'on se donnait la peine de s'y arrêter, on reconnaîtrait non-seulement que la question se réduit à des proportions bien étroites, mais encore que ces grandes fortunes sont grevées d'engagements que l'état actuel du marché rend extrêmement lourds et extrêmement périlleux.

Pour les marchés allemands, ils exercent en effet une influence sur le marché français, et leur mauvaise situation est une circonstance fâcheuse; mais ce n'est pas comme influence directe, c'est comme réaction que les marchés allemands agissent sur la Bourse de Paris. En effet, il ne faut pas oublier que l'Allemagne n'a eu une très-grande activité financière et industrielle que grâce à l'impulsion et au concours des capitaux français.

C'est la Bourse de Paris qui a fourni les centaines de millions employés aux chemins autrichiens, allemands et lombards; c'est la Bourse de Paris qui de ses capitaux a fondé la Banque de Darmstadt, le Crédit mobilier autrichien, le Crédit commercial de Turin et une multitude d'autres affaires financières. Il était évident que l'affaiblissement du marché français devait se faire violemment sentir dans toute l'Allemagne et précipiter une crise d'autant plus forte que la Bourse de Paris, anéantie, ne peut plus soutenir une situation qui s'aggrave chaque jour.

Qu'on juge du malaise qui doit en résulter pour l'Europe lorsqu'on considère qu'à moins de trois ans de distance, depuis le 1er janvier 1857, la Bourse de Paris qui était le premier marché du monde, la Bourse de Paris qui avait remplacé sur toutes les places de l'Europe la prépondérance financière de l'Angleterre, la Bourse de Paris est tombée dans un tel état qu'avec 30,000 fr. de rente on peut presque, dans certains moments, se rendre maître du marché.

Reste à examiner l'influence des mesures restrictives. Ici nous mettons le doigt sur la plaie. Mais à qui s'en prendre? Tout le monde a contribué à l'état de choses actuel, et tout le monde doit en faire son *mea culpâ*.

Lorsque des abus graves se produisaient dans la formation des sociétés en commandite, l'opinion publique a exercé son influence sur le gouvernement pour l'obliger à prévenir ces abus; malheureusement en voulant remédier au mal, on a brisé l'instrument auquel la France devait le développement de ses industries.

Lorsque le Corps législatif, qui représente particulièrement la propriété foncière, fit entendre des plaintes contre les immunités dont jouissaient les valeurs mobilières, le gouvernement a cru répondre à l'opinion publique en proposant l'impôt sur ces valeurs, impôt que le Corps législatif transforma de manière à atteindre non pas le bénéfice industriel, mais le principe même de l'association des capitaux.

Il y a trois ans, on se plaignait chaque jour que la Bourse fût envahie par une foule plus ou moins suspecte; les agents de change ne pouvaient plus communiquer avec leurs clients tant la presse était grande; les banquiers et capitalistes se plaignaient de ne pouvoir plus faire facilement leurs affaires, empêchés qu'ils étaient par un flot qui envahissait l'intérieur et l'extérieur de la Bourse. De plus, les pertes éprouvées par une grande quantité de petits capitaux soulevaient de toutes parts des plaintes qui contribuaient à légitimer la pensée d'établir un droit d'entrée à la Bourse.

Enfin l'esprit du temps, qui enfantait les plus étranges publications contre la Bourse et les financiers, le concours de l'opinion qui semblait flétrir toutes les affaires qui se traitaient à la Bourse des fonds publics, tout contribuait à précipiter le gouvernement et l'administration sur une pente irrésistible, dont la conséquence inévitable était un affaiblissement de la richesse mobilière. L'effet naturel de cette réaction contre la Bourse était d'éloigner la clientèle du marché; et pour le marché des fonds publics, le vide, c'est la mort.

Il devait résulter de tout cela une grande diminution des affaires; les agents de change se sont alors effrayés du développement de la coulisse; ces officiers ministériels ont fait entendre leurs plaintes, qui ont été d'autant plus facilement écoutées que la coulisse était accusée depuis quelque temps d'être l'agent habituel de la baisse; on ne réfléchissait pas que la coulisse ne faisait que résumer la spéculation, sans intention aucune en bien ou en mal; mais, quoi qu'il en soit, on s'était irrité contre elle, et l'on était arrivé à la considérer comme un obstacle à l'essor du crédit.

Alors ont commencé les restrictions qui devaient logiquement aboutir à la suppression de la coulisse: on a commencé par interdire les affaires qui se faisaient le soir; puis on a empêché les affaires qui se traitaient le matin avant l'ouverture de la Bourse; le mal augmentant, les agents de change ont interdit la compensation entre la coulisse et le parquet; de cette mesure à la suppression absolue il n'y avait qu'un pas; il a été franchi par suite de décisions judiciaires.

Ce dernier coup porté au marché a précipité les résultats qu'aurait infailliblement produit plus tard l'ensemble des mesures prises depuis trois ou quatre ans. Oui! l'anéantissement du premier marché du monde, du courant des capitaux le plus formidable qui ait jamais existé, est l'effet de trois à quatre ans d'efforts dont il serait injuste d'accuser qui que ce soit en particulier, car c'est la faute de tout le monde. Mais si le mal est grand, les causes sont connues, et le dernier danger de la situation serait précisément qu'on méconnût ces causes, parce qu'alors s'évanouirait la perspective de voir réparer le mal.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 95, ferme à 68 60.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 98 fr., ferme à 95, coupon détaché.

L'emprunt est coté 69 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	28.75 0/0
Lyon-Genève	26.50 0/0
Dauphiné	18.80 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	17.90 0/0
Midi	10.83 0/0
Ouest	8.59 0/0
Autrichiens	7.08 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	6.38 0/0
Bessèges a Alais	3.55 0/0
Orléans	2.20 0/0
Ardennes	0.19 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	0.66 0/0
Est	0.83 0/0
Nord	4 46 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	2 septembre	9 septembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 85	68 60	» »	» 25
Banque de France	2780 »	2780 »	» »	» »
Consolidés	95 5/8	95 4/8	» »/»	» 1/8
Crédit foncier	665 »	670 »	5 »	» »
Crédit mobilier	818 75	808 75	» »	10 »
Comptoir d'Esc[te]	635 »	640 »	5 »	» »
Orléans	1367 50	1365 »	» »	2 50
Nord	920 »	925 »	5 »	» »
Nord nouveau	812 50	805 »	» »	7 50
Est	647 50	655 »	7 50	» »
Paris-Méditerran[e]	868 75	867 50	» »	1 25
Midi	506 25	503 75	» »	2 50
Ouest	570 »	572 50	2 50	» »
Genève	530 »	525 »	» »	5 »
Dauphiné	540 »	540 »	» »	» »
Graissessac-Béziers	170 »	165 »	» »	5 »
Ardennes ancien.	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	470 »	470 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	555 »	550 »	» »	5 »
Victor-Emmanuel	407 50	412 50	5 »	» »
Russes	500 »	500 »	» »	» »
Romains	380 »	380 »	» »	» »
Sud-Autrich.-Lombards	557 50	553 75	» »	3 75
Saragosse	437 50	440 »	2 50	» »

Digitized by Google

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 14 Janvier 1859	526	461	56	103	45	755	71	214
Au 10 Février	524	484	40	111	45	725	65	264
Au 10 Mars.....	557	447	39	115	45	706	89	257
Au 14 Avril.....	544	445	40	126	45	737	76	238
Au 12 Mai.....	548	511	44	143	70	736	95	300
Au 9 Juin.....	571	535	44	153	70	669	204	338
Au 14 Juillet.....	560	532	43	150	65	734	176	283
Au 11 Août.....	628	463	40	82	67	736	179	213
Au 8 **Septembre**	**644**	**441**	**40**	**80**	**65**	**700**	**205**	**209**
Augmentation...	16	»	»	»	»	»	26	»
Diminution.....	»	22	»	2	»	36	»	4

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE.

Les principaux chiffres du bilan de la Banque de France accusent les résultats suivants :

	millions.
Augmentation de l'encaisse métallique..	16
— du compte courant du Trésor. .	26
Diminution du portefeuille.	22
— des avances sur actions et obligations.	2
— des billets en circulation. . . .	36
— des comptes courants particuliers	4

Cette situation n'indique pas une bien grande activité dans les transactions commerciales ; le maintien des comptes courants à un chiffre qui dépasse 200 millions prouve que l'argent est toujours abondant, mais sans emploi.

Ainsi, l'encaisse métallique est de 644 millions contre 700 millions de billets en circulation. Encore un pas et la Banque aura dans ses caisses une réserve métallique égale à ses billets en circulation.

Voici donc quelle est aujourd'hui la situation de la Banque :

On lui doit :

	millions.
Par effets de commerce.....	441
Par avance sur effets publics.....	40
— sur actions, etc.....	80
Par le Trésor.....	65
Elle a en caisse.....	644
Ensemble.....	1270
Ses exigibilités se composent :	
1° Des comptes courants du Trésor.	205
2° Des particuliers.....	209
3° Des billets en circulation.....	700
	1114

La Banque possède donc plus de 150 millions disponibles en sus de ses exigibilités, sans compter ses rentes, ses immeubles, etc., qui représentent 75 ou 80 millions.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Vincennes.

Les travaux du chemin de fer de Paris à Vincennes touchent à leur fin, et on pense que cette nouvelle ligne de banlieue pourra être livrée à la circulation vers la fin du mois.

Déjà les administrateurs et ingénieurs de la Compagnie ont visité la ligne dans tout son parcours. Le débarcadère, construit en pierre et en brique dans un style très élégant, touche à son achèvement ; on couvre la gare et on prépare les bureaux.

Le chemin de Vincennes serait depuis longtemps terminé et livré à l'exploitation, si un incident grave, dont nous avons parlé dans le temps, n'était venu tout à coup mettre en question l'entrée de cette ligne dans Paris et l'emplacement même de la gare. On se rappelle qu'en vue de l'exécution de projets municipaux jugés inconciliables avec le tracé du chemin de Vincennes, la Compagnie avait été invitée à établir sa gare de départ sur le boulevard Mazas. Toutefois, sur les instances de la Compagnie, cette décision ne fut pas confirmée, et tout se borna à la déviation de l'axe du chemin de fer, de manière à laisser entre la voie et le mur d'enceinte un espace de 32 mètres en largeur pour l'exécution des grands travaux projetés par la ville.

Par suite de cette espèce de compromis, le chemin de fer de Vincennes put être continué sans empêchement, et il va offrir au centre d'un quartier très-populeux un moyen de circulation impatiemment attendu.

La construction de ce chemin de fer a donné lieu à de très-fortes dépenses d'établissement ; il coûtera près de 22 millions pour un parcours de 17 kilomètres ; mais il ne faut pas perdre de vue qu'au moyen du raccordement qui relie cette ligne à celle de Mulhouse, la Compagnie de l'Est obtient une seconde entrée dans Paris, et pourra utiliser cet embarcadère pour le transport des marchandises à destination de la ligne de Mulhouse. Cette circonstance, dont les avantages n'ont pas besoin d'être développés, ajoute une valeur considérable à la valeur propre de la ligne de Vincennes.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

La Compagnie des chemins de fer des Ardennes nous communique la note suivante :

« Toutes les obligations de la Compagnie des Ardennes sont garanties par l'Etat. Des titres créés avant la convention du 11 juin 1859 ne mentionnent pas cette garantie. Mais ils seront prochainement remplacés par de nouveaux titres où elle sera inscrite comme elle l'est sur ceux plus récemment émis. »

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE A CADIX.

On annonce la très-prochaine mise en exploitation de la première section du chemin de fer de Séville à Cadix, comprise entre Séville et Xérès, et se continuant jusqu'au Trocadero par la ligne de Xérès-Trocadero, qui appartient à une autre Compagnie.

Le chemin de Séville à Cadix a été concédé à une Compagnie formée sous le patronage de la Société générale de Crédit en Espagne. Il comprend deux sections : l'une de Séville à Xérès, l'autre de Puerto-Real à Cadix, qui sont réunies par la petite ligne de Xérès au Trocadero, déjà en exploitation. Le capital-actions est de 23,750,000 francs, en 47,500 actions de 500 fr., qui sont complétement libérées ; en outre, la Compagnie a émis un emprunt de 8 millions, sous la forme de 32,000 obligations, délivrées à 250 fr., portant 15 fr. d'intérêt annuel et remboursables à 500 fr. en 47 ans, le premier tirage devant avoir lieu en 1861.

Ce sont ces obligations qui viennent de faire leur apparition à la cote, et le marché s'en est immédiatement occupé.

Cette faveur s'explique par les résultats obtenus par le chemin de Xérès au Trocadero, qui rend dès à présent environ 40,000 fr. par kilomètre. La ligne dessert, sur un parcours de 160 kilomètres, Séville, qui compte 120,000 âmes ; Utrera, 16,000 ; Lebrija, 12,000 ; Xérès, 65,000 ; Puerto de Santa Maria, 24,000 ; Puerto-Real, 9,000 ; San Fernando, 25,000 ; et Cadix, 75,000, de telle sorte que sur le passage même du chemin de fer, la population s'élève à 356,000 habitants, et, dans un rayon de 20 kilomètres, à 172,500.

Pour la facilité du transport des marchandises entre les deux sections, la Compagnie a le droit d'exécuter un raccordement entre Xérès et Puerto Real ; ce qui abrégera considérablement la distance. On sait quels éléments de transport doivent donner les po-

Digitized by Google

duits d'importation et d'exportation pour Cuba par Cadix, sans parler des vins, des céréales et des objets divers et nombreux produits par les pays même que traverse le chemin de Séville à Cadix, et dont le nombre s'augmentera encore lors de l'achèvement des autres lignes qui joindront celle de Séville à la grande ligne de Madrid à Cadix.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 2 SEPTEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 2 septembre
Paris-Méditerranée	48.417 24	868 75
Nord	38.075 »	920 »
Orléans	28.666 95	1367 50
Ouest	27.382 24	570 »
Besnèges	24.829 01	460 »
Est	23.753 59	647 50
Genève	19.296 36	530 »
Midi	16.380 67	506 25
Ardennes	13.181 62	440 »
Dauphiné	13.148 62	540 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	36.083 66	557 50
Autrichiens (2)	19.260 15	555 »
	Au 24 août.	
Madrid à Alicante	14.818 56	415 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 8,692 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 2 septembre 1859 (2.12), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

LA BOURSE DE PARIS.

LE MARCHÉ LIBRE ET LE MARCHÉ RESTREINT,

Par M. Paul Coq.

On l'a dit avec raison, l'économie politique ne vit que d'expérience. Elle observe, elle compare et elle déduit. C'est ainsi qu'elle est arrivée à constituer un corps de doctrines et qu'elle a pu acquérir des droits au nom de science.

La Bourse de Paris a été de tout temps pour l'économiste un sujet d'études; mais jamais, peut-être, les questions qui s'y rattachent n'avaient préoccupé l'opinion publique aussi vivement qu'aujourd'hui. Nous assistons, en effet, à une expérience de la plus haute importance, puisqu'elle doit, selon toute probabilité, décider la question entre le marché restreint et le marché libre.

Le jugement rendu le 24 juin contre vingt-six courtiers a terminé le débat au point de vue légal, et l'on sait que depuis cette époque, la coulisse tout entière ayant cessé toute opération, les agents sont restés maîtres du marché des fonds publics.

Cette situation qui préoccupe à juste titre l'opinion publique devait donner lieu à des opinions diverses. M. Paul Coq, partisan du marché libre, l'a appréciée dans une brochure qui, après un résumé historique de la question, conclut en ces termes à la liberté absolue des transactions :

« Au lieu d'un marché restreint, dont l'insuffisance est visible et l'existence un danger public, le marché libre doit triompher, lui qui répond à tout, qui suffit à tout, et qui méritera un jour que la tolérance des pouvoirs publics se change en publique protection. »

Nous n'avons pas besoin de donner notre opinion personnelle sur le travail de M. P. Coq. Nos principes à l'égard du marché des fonds publics sont assez connus pour qu'il soit inutile d'y revenir, surtout après ce que nous disons dans notre Bulletin de ce jour; mais nous avons cru devoir signaler le mouvement bien marqué qui s'opère dans le monde économique et financier, et qui nous paraît opposer au fait légal contre lequel personne ne saurait s'élever un fait économique et pratique, qui finira par avoir raison de tous les obstacles, parce qu'il représente un intérêt public.

L'espace ne nous permet pas de suivre M. P. Coq dans son examen critique de la législation avant 1789, de 1789 à 1801, sous le consulat et sous l'empire, sous la restauration, de 1830 à 1848, et enfin de 1848 à 1859. Déjà nous avons eu occasion de résumer cette législation lors de l'apparition du livre de M. Jeannotte Bozérian, *la Bourse et ses opérateurs*, que M. P. Coq a souvent cité.

Résumons seulement en quelques mots les arguments de sa brochure.

M. Paul Coq montre le marché libre s'établissant dès l'origine à côté du privilége des agents de change; il y a seulement cela de remarquable que le privilége ne se constitue qu'avec peine, tandis que l'intermédiaire libre obtient la faveur générale.

Vainement à diverses époques la loi s'arme de rigueur contre la coulisse. Soutenue par une faveur constante qui finit par lui assurer avec le temps une publique tolérance, elle prend chaque jour des forces nouvelles et devient le levier de transactions nombreuses.

Voilà comment, pendant cent cinquante ans, les choses ont marché, la liberté se faisant par degrés l'auxiliaire sérieux, indispensable du privilége. Si les divers régimes politiques par lesquels le pays a passé ont toléré invariablement cet ordre de choses, c'est qu'ils étaient convaincus que l'intérêt public et privé y trouvait son compte. A mesure, d'ailleurs, que s'est faite l'éducation du public, familiarisé chaque jour davantage avec le mouvement du capital mobilier, l'importance des transactions s'est accrue, et le personnel n'a plus répondu aux exigences du plus important marché du monde. De là l'extension de la coulisse. Le moment semble venu de mettre la législation d'accord avec les faits.

Telle est au fond l'argumentation de M. Paul Coq. La conclusion que nous avons citée plus haut indique suffisamment la tendance et la portée d'un travail qui sera lu utilement par tous ceux qui désirent se tenir au courant d'une des questions économiques les plus importantes de notre temps.

J.-G. Bordot.

VŒUX DES CONSEILS GÉNÉRAUX CONCERNANT LES CHEMINS DE FER.

On sait que les travaux des conseils généraux sont divisés en deux parties bien distinctes. La première comprend tout ce qui a rapport à l'assiette, à la répartition et au compte de l'impôt. La seconde embrasse les emprunts à contracter, les acquisitions à faire, les aliénations de propriétés, les concessions de travaux d'intérêt départemental, etc.

Enfin, le droit accordé aux conseils généraux d'émettre des vœux sur toutes les mesures d'intérêt départemental est un de leurs plus essentiels et de leurs plus féconds priviléges.

C'est d'ailleurs un moyen efficace de connaître l'opinion générale sur les questions à l'ordre du jour.

Considérée d'abord comme supplémentaire, cette dernière partie des travaux des conseils généraux est cependant très-importante.

En effet, c'est de l'ensemble de ces vœux comparés dans toute la France que dépend souvent la marche à suivre dans la voie de l'économie politique, dans les grandes mesures administratives, etc.

Nous enregistrons les principales décisions de ces assemblées ainsi que les vœux qu'elles ont émis au sujet des chemins de fer et des industries qui s'y rattachent.

Les conseils généraux de la Charente-Inférieure, de la Charente et de la Haute-Vienne ont renouvelé avec instance le vœu émis dans leurs précédentes sessions en faveur de l'établissement du chemin de fer de Rochefort à Limoges par Angoulême.

Dans sa précédente session, le conseil général du Doubs demandait au gouvernement de faire commencer les travaux sur la ligne de Bourg à Besançon, et de tenir à ce que cette ligne fût exécutée dans le délai prévu par la convention qui est intervenue le 11 avril 1850 entre l'État et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon. Le préfet informe le conseil que cette ligne n'a pas encore été commencée, et qu'il a autorisé, par un arrêté

Digitized by Google

du 7 juillet, les études sur le terrain de la voie qui doit se raccorder à la section du chemin de fer de Dôle à Besançon. Le conseil voit avec peine le retard apporté par la Compagnie de Paris à Lyon à l'exécution d'une ligne qui intéresse à un si haut degré les populations du Doubs, du Jura et de la Haute-Saône. Il insiste vivement pour que cette exécution non-seulement ne soit plus différée, mais pour que l'activité donnée aux travaux rachète le retard de deux années qu'elle a subi. La partie comprise entre Besançon et Lons-le-Saulnier est la plus importante de la ligne, et c'est par elle qu'il convient de commencer l'établissement du chemin.

Le conseil général du Doubs a, en outre, voté une somme de 1 million, à titre de subvention, en faveur de la construction du chemin de fer de Gray en Suisse, par Besançon et Pontarlier.

De son côté, le conseil général du Jura a pris la délibération suivante :

« Le conseil général, de plus en plus vivement impressionné de la fâcheuse situation faite au département du Jura par l'inexécution de la voie de fer de Bourg à Mouchard et de ce point à Besançon par le tracé le plus direct ; profondément convaincu en même temps de l'exactitude des faits ainsi que de la valeur des considérations développées dans son vote de l'an dernier en faveur de la prompte réalisation de cette ligne, vient encore une fois supplier le gouvernement de faire hâter la mise en œuvre et l'exécution suivie des travaux de cette nouvelle voie, si ardemment désirée par nos populations.

» Le conseil manifeste aussi le vœu que, pour mettre enfin un terme aux fausses appréciations dans lesquelles de regrettables rivalités tendent à entraîner l'opinion publique, à propos d'actes administratifs accomplis et consacrés par diverses lois et décrets, les travaux de la ligne Mouchard-Audelot-Pontarlier soient attaqués dans le plus bref délai possible, et poursuivis avec cette vigueur d'action que la Compagnie concessionnaire sait apporter partout où elle désire arriver à une prompte exploitation.

» Le conseil général demande aussi, comme devant satisfaire à des intérêts graves du département du Jura, qu'il soit fait concession à la Compagnie Paris-Lyon : 1° d'une ligne de Gray à Ougney, sur laquelle le tarif devra être réduit à ce qu'il serait pour la ligne directe entre Gray et Besançon ; 2° d'une ligne directe de Besançon à Vesoul. Il demande en outre que, sur la ligne de Besançon à Mouchard et de Mouchard à Pontarlier, par le Jura, ligne déjà concédée (et quel qu'en soit le tracé), les tarifs entre Besançon et Pontarlier soient réduits à ce qu'ils seraient pour une ligne directe de Besançon à Pontarlier, ligne qui ne paraît pas pouvoir être aujourd'hui concédée en présence de la concession faite et renouvelée de la ligne de Mouchard à Pontarlier, par le Jura. »

— Le conseil général de la Haute-Saône a pris les délibérations suivantes :

1° Le conseil persiste dans son vœu de l'année dernière en faveur d'un chemin de fer de Vesoul à Besançon, ce chemin étant, suivant lui, le plus utile aux intérêts du département ;

2° Le conseil général émet aussi un vœu en faveur d'un chemin de fer de Gray à Besançon, mais il ne l'émet qu'autant que l'exécution de ce chemin n'apporterait aucune entrave à l'obtention et à l'exécution du chemin de fer de Besançon à Vesoul ;

3° Le conseil général émet le vœu que le chemin de fer de Vesoul à Gray par la vallée de la Saône soit exécuté le plus promptement que possible.

— Le conseil général de la Drôme a exprimé le vœu que le point de soudure de l'embranchement de Carpentras à la ligne de la Méditerranée soit situé au nord de Bédarides ou du moins près de cette localité, et que les réclamations des populations de la Drôme, intéressées à la détermination de la gare de Carpentras, soient prises en sérieuse considération. Il renouvelle le vœu par lui émis dans sa dernière session pour que les travaux de l'embranchement dont il est question soient entrepris et exécutés dans le plus bref délai.

— Le conseil général de la Dordogne : que de promptes études soient faites pour l'établissement d'un chemin de fer destiné à desservir la vallée de la Dordogne.

— Le conseil général de la Gironde a renouvelé le vœu que le gouvernement use de toute son influence auprès des Compagnies d'Orléans et de Paris à la Méditerranée pour la prompte exécution des voies ferrées se dirigeant de Bordeaux sur Limoges et sur Lyon.

— Parmi les affaires importantes dont le conseil général de l'Isère a eu à s'occuper cette année, venait en première ligne la question du tracé de la section de chemin de fer entre Rives et Bourgoin, soumise de nouveau à son examen. Le conseil a maintenu son précédent vote en faveur du tracé par l'Hyen, en émettant de plus l'avis qu'un embranchement de raccordement fût établi sur la Tour-du-Pin.

— Le conseil général de la Haute-Marne a recommandé l'exécution la plus prochaine du canal des Houillères, en se fondant sur les exigences toujours croissantes de la Compagnie de l'Est.

Il a demandé aussi que le tarif suivant lequel les minerais de la Haute-Marne s'exportent par la voie de fer vers les usines du Nord soit élevé, ou que le tarif de transport pour les houilles soit abaissé, afin de mettre les forges de la Champagne et celles du Nord dans les mêmes conditions d'approvisionnement pour les principales matières premières.

Il a émis, de plus, le vœu que le chemin de Blesmes à Gray fût prolongé vers la Suisse, suivant la ligne la plus directe entre Gray et le Ranchot, sur la ligne de Dôle à Besançon, en passant par Ougney. De ce tronçon nouveau partirait un embranchement vers Besançon qui mettrait en communication Gray et Besançon, suivant une ligne plus courte et d'une exécution plus facile que ne le serait la ligne proposée par les villes de Gray et de Besançon.

— Le conseil général du département de la Marne a appuyé de nouveau, par des motifs d'intérêt général, la demande tendant à ce que la ville de Reims soit reliée au camp de Châlons par un chemin de fer, ainsi que le vœu émis pour la construction d'un chemin de fer reliant Sainte-Ménehould au camp de Châlons et au chemin de fer de Paris à Strasbourg.

— Le conseil général du Rhône, considérant que le tracé de conciliation proposé par la Compagnie pour la prolongation du chemin de fer de Bourgoin à Grenoble dessert convenablement les localités, telles que la Tour-du-Pin et les Abrets, qui sont en rapport habituel avec la ville de Lyon ; qu'il se rapproche suffisamment de la frontière sarde, et qu'il est préférable à tous égards à celui de l'Ilyen et à celui de la Bourbre, a déclaré repousser les deux tracés proposés par les vallées de l'Ilyeu et de la Bourbre, et a émis le vœu que le tracé passant par la vallée de la Bourbre dans celle de la Fure par le lac de Paladru soit définitivement adopté.

Pour extrait :

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Une décision de M. le ministre des travaux publics vient d'autoriser la mise en exploitation pour les voyageurs de la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes comprise entre Mont-de-Marsan et Riscle.

— M. le ministre des travaux publics, après examen de l'enquête ouverte sur les projets d'emplacement des stations à établir sur le chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais, et sur l'avis conforme du conseil général des ponts et chaussées, a décidé que la station projetée par la Compagnie à Aire, dans le Pas-de-Calais, serait reportée à Berguettes, et qu'une station intermédiaire entre celle de Steenbecque-Morbecque et celle de Berguettes serait établie dans le département du Nord, immédiatement après la rampe du pont de la Lys à Thiennes.

— On lit dans la *Sentinelle du Jura* :

« Par décision du 20 août, S. Exc. M. le ministre des travaux publics a approuvé le tracé définitif de la partie du chemin de fer de Bourg à Besançon comprise entre Lons-le-Saulnier et Mouchard. Cette décision permet d'espérer que les travaux, si longtemps attendus par nos populations, vont enfin recevoir un commencement d'exécution. »

Digitized by Google

— Un avis de M. le maire de Soissons annonce que les travaux du chemin de fer de Paris à Soissons devant être entrepris avant que les récoltes de l'année prochaine puissent être enlevées, les propriétaires des terrains compris entre les rigoles tracées sur le territoire de la commune de Soissons sont invités à ne point cultiver, emblaver ou fumer ces terrains qui seront nécessairement occupés par le chemin de fer en 1860.

Les propriétaires pourront, cependant, continuer à soigner et récolter ensuite les produits actuellement sur pied, dans les emprises du chemin de fer.

— Une enquête, qui doit durer un mois à partir du 25 août, vient d'être ouverte dans la Seine-Inférieure sur les projets de direction et des travaux à exécuter pour l'établissement d'un chemin de fer de Rouen à Amiens. Trois tracés sont présentés.

— Les travaux de construction des piles du pont fixe sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl progressent avec une remarquable rapidité.

Depuis longtemps on a rempli de béton les caissons qui forment la base de la grande pile du côté de la rive française ; les cheminées ont été retirées et les trous ont également été remplis de béton; la fondation n'offre donc plus qu'une seule masse compacte; on a depuis élevé la maçonnerie ; la partie intérieure, composée de béton, sort déjà de l'eau, et on s'occupe à l'entourer de la bordure en pierre de taille et en granit.

Le surplus des ouvrages de maçonnerie, ou la partie supérieure de la pile, rentre dans les travaux ordinaires de ce genre; aussi a-t-on enlevé le hangar qui servait à abriter les ouvriers et les machines : il ne reste plus sur ce point que les engins nécessaires au placement des blocs de pierre de taille. Les autres parties du matériel ont été transportées sur les emplacements où leur emploi va devenir utile,

Les travaux de fonçage de la grande pile vers la rive badoise marchent plus rapidement que ceux de la pile correspondante de notre côté. L'expérience acquise dans les opérations de la première sert pour la seconde ; en outre, on trouve presque partout un fond plus facile à déplacer. Il ne reste plus que cinq mètres à creuser pour arriver à la profondeur déterminée, et, à moins d'événement imprévu, on y parviendra vers le 15 septembre.

La maçonnerie élevée sur les caissons de la première pile était entourée d'une forte charpente, et l'intérieur n'était composé que de béton. Sur la nouvelle pile, la charpente est remplacée par une large bordure de blocs de grès grossièrement taillés.

Les travaux des deux piles intermédiaires sont également en cours d'exécution. La plus rapprochée de la rive française a ses moyens de défense contre l'action du fleuve depuis longtemps achevés, et l'on s'occupe activement du rassemblage des pièces de fer composant le caisson qui formera la base de la pile et servira de chambre de travail aux ouvriers occupés du creusement. On pense que vers le 1er octobre les opérations du fonçage pourront commencer et qu'elles seront terminées dans un mois.

Les ouvriers travaillent à force au battage des pieux destinés à servir de moyens de défense pour l'établissement de la seconde et dernière pile intermédiaire. Il y a tout lieu de croire que la descente du caisson aura lieu sur ce dernier point au commencement de décembre, et qu'un mois suffira également pour atteindre la profondeur voulue. Alors seront terminés les travaux les plus difficiles à tous égards dans une entreprise comme celle d'un pont fixe sur un fleuve aussi capricieux que le Rhin.

Des terrassiers creusent, sur la rive française, les fondements de la culée de ce côté, et on entreprendra immédiatement les travaux de maçonnerie qui, à beaucoup près, ne présenteront pas les mêmes difficultés que ceux de construction des piles.

L'administration badoise ne reste pas oisive. On sait qu'elle est chargée du placement du tablier, du treillis des deux ponts tournants qui seront placés sur chaque rive, et enfin des autres accessoires prévus dans le projet. Tous les matériaux qui entrent dans la partie de la construction dévolue à l'administration badoise sont en fer de toute espèce. On nous assure que les commandes sont faites dans les usines, et que les pièces seront prêtes pour les époques où elles pourront être mises en œuvre.

L'usine de Graffenstaden, qui a confectionné les caissons des piles et les cheminées, est aussi chargée des pièces de fer qui devront être employées pour les ponts tournants. Dès que la culée de la rive française et la grande pile, qui doivent être mises en communication, seront terminées, l'administration badoise s'occupera immédiatement du pont tournant de cette rive et des autres travaux du tablier et du treillis.

Toutes ces opérations seront continuées sans interruption, et il y a tout lieu de croire que les deux chemins français et badois seront reliés par cette voie vers la fin de l'année prochaine. Les travaux à exécuter hors de l'eau peuvent être calculés avec une précision presque mathématique.

Les terrassements et les ouvrages d'art pour l'établissement du chemin ferré sur la rive française vont être commencés. On a établi un chantier sur les bords de l'Ill, pour la construction du viaduc sur cette rivière.

(*Alsacien.*)

— On écrit de Galveston, Texas, Etats-Unis d'Amérique, à la date du 10 août :

« Depuis le commencement des travaux sur les quatre milles de chemin de fer qui doivent le conduire jusqu'à notre port, rien ne peut donner une idée de l'impatient enthousiasme qui s'est emparé des habitants de notre ville. Tous les jours ils se portent en foule sur le parcours de la voie ferrée, surveillent les progrès des terrassements, et semblent communiquer aux ouvriers une partie de leur activité ; de telle sorte que la traversée de l'Ile est devenue leur promenade favorite.

» Le pont de jonction avec la terre ferme à Virginia-Point est en voie rapide d'achèvement. Un supplément de matériel roulant et de confortables wagons de voyageurs commandés à New York seront livrés le 15 octobre au plus tard. Enfin, l'ouverture des six derniers milles avant le 1er novembre prochain ne laisse plus aucun doute que la magnifique récolte de coton cette année, au Texas, passera tout entière sur la ligne de Houston à Galveston. »

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 septembre 1859

ACTIF.

Argent monnayé et lingots.....	270,462,078 32
Numéraire dans les succursales....	365,058,103 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	622,804 17
Portefeuille de Paris, dont 75,317,407 fr. 32 c. provenant des succursales	201,408,006 56
Portefeuille des succursales, effets sur place.....	239,639,429 »
Avances sur lingots et monnaies...	524,200 »
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales.....	537 400 »
Avances sur effets publics français.	27,069,700 »
Avances sur effets publics français dans les succursales.....	13,116,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	48,848,600 »
Avances sur actions et obligations dans les succursales.....	31,501,450 »
Avances sur obligations du Crédit foncier.....	684,600 »
Avances sur obligations dans les succursales.....	397,500 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	65,000,000 »
Rentes de la réserve de la Banque et des succursales (ex-banques).....	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	52,198,335 18
Hôtel et mobilier de la Banque.....	4,000,000 »
Immeubles des succursales.....	6,716,012 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales.....	835,065 15
Divers.....	4,491,315 92
	1,355,091,852 44

PASSIF.

Capital de la Banque.....	91,250,000 »
Capital nouveau.....	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857).....	1,510,527 65
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques).....	12,980,750 14
Réserve nouvelle.....	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque..	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et 6 succursales).....	700,433,675 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	6,578,032 55
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales.....	9,104,653 »
Compte courant du Trésor, créditeur	206,907,097 58
Comptes courants de Paris.....	178,708,082 09
Comptes courants dans les succursales.....	30,611,144 »
Dividendes à payer.....	1,186,331 25
Arrérages de valeurs transférées ou déposées.....	1,976,734 42
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales.....	4,949,782 18
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales....	1,751,105 65
Divers.....	4 805,936 93
	1,355,091,852 44

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 août 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	2,233,639 51	
Espèces à la Banque.....	2,896,659 21	5,130,298 72

Digitized by Google

Portefeuille :		
Paris	42,359,836 86	
Province	13,265,757 29	60,361,225 30
Etranger	4,715,631 15	
Immeubles		659,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		6,605,285 84
Correspondants :		
De province	8,722,879 17	
Etrangers	1,247,512 80	9,970,391 97
Crédits sur connaissements et nantissements		6,682,108 25
Frais généraux		121,393 67
Effets en souffrance. — Exercice courant		11,519 08
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		2,715,198 47
		112,036,719 37

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées	20,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	40,000,000 »
Capital des Sous-comptoirs		4,191,348 50
Réserve		3,940,235 43
Comptes courants d'espèces		31,418,608 63
Acceptations à payer		6,706,158 08
Dividendes à payer		115,081 »
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	9,406,983 24	
Par faillites du Tribunal de commerce	162,327 71	9,569,310 95
Correspondants :		
De province	13,987,888 14	
Etrangers	646,980 33	14,634,868 47
Profits et pertes		493,225 33
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		6,846 83
Divers		865,036 15
		112,036,719 37

Risques en cours au 31 août 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille		60,361,225 30
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir		7,025,264 28
		67,386,489 58

Certifié conforme aux écritures,
Le Directeur,
PINARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 31 août 1859.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque	676,906 48	1,197,965 07
Espèces en caisse	521,079 40	
Effets remis à la caisse		132,138 85
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours	4,605,709 71	
— de 31 à 60 jours	2,701,072 66	
— 61 à 105 jours	3,021,947 16	10,728,729 53
Etranger		14,675 85
Warrants		201,857 12
Frais de premier établissement		85,242 32
Avances sur location		12,060 »
Frais généraux		58,207 71
Comptes courants		212,687 91
Actions réservées ou disponibles		82,500 »
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000		
Actions libérées par anticipat. 2,625	20,997,375	40,997,375 »
Actions à émettre	20,000,000	
		62,763,460 25

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000 »		
— 2e émiss.	20,000,000 »		60,000,000 »
Dépôts à rembourser	A vue sans intérêts	»	865,060 20
	A 3 jours de vue avec 2 0/0	858,280 20	
	A 1 mois de vue av. 2 1/2 0/0	6,800 »	
Comptes courants			1,727,852 04
Profits et pertes			170,528 »
			62,763,460 25
Effets à échoir en portefeuille			11,035,242 50
Effets en circulation avec l'endossement de la Société			5,472,579 40
			16,507,821 90

Certifié conforme aux écritures :
Le président,
Marquis G. d'AUDIFFRET.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 27 août au 2 septemb.	1634	1,251,967 10	766 19	1611	1,244,699 40	772 62	» »	» 83
ORLÉANS (1)	27 — 2 —	1475	1,330,215 71	901 84	1475	1,301,369 10	882 42	2.20	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	27 — 2 —	1406	2,125,569 08	1,511 78	1346	1 725,930 76	1,282 27	17.90	»
OUEST (1)	27 — 2 —	1188	1,162,448 42	978 49	1145	1,031,676 05	901 03	8.59	»
NORD (1)	27 — 2 —	964	1,186,764 99	1,231 »	919	1,181,229 04	1,286 »	»	4 46
MIDI (1)	27 — 2 —	793	448,943 03	566 15	793	405,068 60	510 80	10.83	»
LYON A GENÈVE	27 — 2 —	231	164,092 39	710 36	227	129,515 62	570 55	21.50	»
ARDENNES (1)	27 — 2 —	157	62,058 77	395 21	92	36,289 58	394 44	» 19	»
DAUPHINÉ	27 — 2 —	134	56,813 14	423 97	134	47,820 95	356 87	18.80	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	27 — 2 —	33	22,642 40	686 13	33	21,864 70	662 56	3.55	»
AUTRICHIENS	27 — 2 —	1323	920,588 80	695 83	1323	859,025 »	649 »	7.08	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	27 — 2 —	1185	1,032,205 50	871 05	1070	876,106 30	818 70	6.38	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-Vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	27 — 2 —	1185	1,032,205 50	871 05	1070	876,106 30	818 70	6.38	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	20 — 26 août	482	229,004 25	476 48	455	218,222 14	479 60	»	» 66
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	20 — 26 —	57	34,015 40	596 76	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	13 — 19 —	214	138,384 85	646 66	194	97,433 86	502 23	28 75	» »
OUEST SUISSE	»	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie *en florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous rétablissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre *en francs*, en calculant sur le change authentique (2.12) pour la semaine du 27 août au 2 septem. 1859, et sur le change de 2.40 pour l'année 1858. Ce dernier cours est celui fixé par la Compagnie dans son bulletin du 20 au 26 août 1858. F. GAIMARD

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 31 AOUT 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,401,150	760,028,750
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	14,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	12,926,150	323,153,750
Balance. . .	30,401,150	760,028,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,689,021	92,225,525
Compte courant de l'Etat créditeur.	7,816,580	195,412,000
Comptes particuliers. .	12,740,833	318,520,825
Billets à sept jours et autres.	889,415	22,235,375
	39,688,749	992,218,725
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,220,018	280,500,450
Créances particulières.	18,991,882	474,797,050
Bank-notes (portefeuille)	8,862,545	221,563,625
Numéraire.	613,304	15,357,600
Balance. .	39,688,749	992,218,725
Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	1,663,941	41,598,525
Portefeuille du Trésor.	5,350	133,750
Portef. des particuliers.	687,464	17,086,600
Reste	245,231	6,130,775
Diminution :		
Circulation des billets.	110,137	2,753,425
Compte courant des particuliers	1,443,020	36,075,500
Espèces et lingots. . .	336,801	84,200,025
Réserve	201,471	5,036,775

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

14 septembre. — **Société privilégiée Piémontaise des chemins de fer de Rome à Frascati et de Rome à la frontière napolitaine.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié aux annonces du 20 août.)

15 septembre. — **Société générale des chemins de fer romains.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, rue Richelieu, 99, à 8 heures du soir. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

22 septembre. — **Société J.-F. Cail et Cie.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle ordinaire, au siége social, quai de Billy, 48. (Voir les détails aux annonces du 27 août.)

29 septembre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Convocation d'une assemblée générale aux termes de l'art. 6 des nouveaux statuts. Dépôt de 20 actions au moins cinq jours avant la réunion : à Paris, au siége social, rue Richelieu, 99, et à Marseille, rue de Grignan, 40 A.

29 septembre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle à Chambery, à 3 heures du soir. Dépôt de 20 actions jusqu'au 26 septembre, à Paris, au siége de l'administration, rue Basse-du-Rempart, 48 bis.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48. (Voir l'avis publié à ce sujet dans nos annonces du 3 septembre.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er septembre. — **Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 c. par obligation, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, et à Vienne, au siége social, Mauerton-Platz, 42.

10 septembre. — **Chemin de fer France-Suisse.** — Intérêts aux obligations. (Voir le détail aux annonces du 3 septembre).

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 50 c. par obligations nominatives et 12 fr. 17 c. par obligation au porteur : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Paiement du dividende de l'année 1858, soit 10 fr. par action. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro de ce jour, page 786.

A bureau ouvert. — **Agence centrale des banques coloniales.** — Paiement du dividende du deuxième semestre 1859, soit 22 fr. 50 c. par action nominative de 500 fr., à Paris, rue d'Amsterdam, 37.

APPELS DE FONDS

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Avis de rappel du versement de 100 fr. par action, dont le délai est expiré depuis le 10 décembre 1858. (Voir aux annonces de ce jour.)

26 août au 5 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du nord de l'Espagne.** — Appel de 50 fr. par action. Versement à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1er au 15 septembre. — **Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Appel de 10 0/0 du capital nominal, soit 50 fr. par action. (Voir l'avis publié le 6 août, page 701, et celui du 3 septembre, page 767.

ÉCHANGES DE TITRES

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858.

Depuis le 15 août. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des titres à raison de deux actions anciennes contre une nouvelle, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Echange des anciennes actions de la Société des chemins de fer lombards-vénitiens et de l'Italie centrale contre des actions de la nouvelle Société I. R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale. (Voir l'avis publié à ce sujet dans notre numéro du 3 septembre, p. 767.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

F. G.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE, PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

RAPPORT

Fait au nom du Conseil d'administration de la ligne d'Italie, sur l'exercice 1858-1859.

PREMIÈRE PARTIE

Messieurs,

Dans notre dernier rapport à l'assemblée générale nous vous annoncions que nous pourrions ouvrir une section importante des chemins de fer de la ligne d'Italie dans le courant de l'automne dernier.

Les assurances données par les Ingénieurs de la Compagnie, les engagements pris par l'État du Valais pour la fourniture des bois, les obligations contractées par les entrepreneurs, les dispositions adoptées par votre Conseil d'administration, l'état d'avancement des travaux, tout devait nous donner la certitude que les espérances exprimées par nous dans cette assemblée ne seraient pas déçues.

Nous croyons utile d'entrer dans les détails de toutes les circonstances secondaires qui ont contribué à l'ajournement de l'ouverture de la ligne.

Mais il nous est impossible de taire également les causes radicales et de force majeure qui ont rendu stériles tous nos efforts et qui, par conséquent, doivent porter la responsabilité de huit mois de retard subis par la Compagnie.

Vous le savez, Messieurs, la ligne d'Italie a pour programme d'être la voie de communication la plus directe, la plus courte, la plus facile entre Paris et Milan, de devenir la meilleure et la plus complète jonction entre les réseaux des chemins de l'Italie et ceux de la France, de la Suisse et de l'Allemagne rhénane.

Comme première condition de ce programme, comme premier élément de son exécution et de son développement, il fallait évidemment que la Compagnie pût assurer un passage facile, sûr et continu aux convois de l'Italie, de la France et de la Suisse, et, par conséquent, il était indispensable de conserver un écartement de rails disposé pour tous les wagons des chemins de fer que votre ligne doit mettre en communication. C'était, dès l'origine, la pensée, la base fondamentale de toute l'entreprise.

Cette condition essentielle, ce besoin rigoureux, ce droit que nous regardions comme absolu, comme inattaquable, étaient prévus et écrits dans les actes de concession. L'article 9 du premier acte de concession paraissait formel, il donnait à la Compagnie le droit d'établir la voie ferrée de manière à recevoir un matériel semblable en tout au matériel français; une voie, par conséquent, qui pouvait donner passage sans interruption, sans transbordement, à tous les convois, locomotives et wagons venant d'Italie, de la France, du centre de la Suisse.

En conformité de l'article 9, la Compagnie avait stipulé dans les traités d'entreprise un matériel en tout semblable à celui des chemins de fer français.

Toutes les commandes avaient été faites par les entrepreneurs, conformément à ces stipulations. Une partie même du matériel était depuis deux ans rendue dans le Valais, sous les yeux des ingénieurs de l'État. Aucune objection n'avait été faite, pendant ces deux ans, par le gouvernement, contre les dispositions prises par la Compagnie et l'écartement consacré par le premier matériel.

En outre, le chemin de fer de Versoix, qui n'avait dans la concession aucune des stipulations de l'article 9, avait adopté sans obstacle les dispositions de la voie française pour éviter les transbordements.

Comment la Compagnie pouvait-elle supposer que la prescription fédérale, sur l'unité de l'écartement des rails, prescription édictée postérieurement à la sanction donnée à la concession de la ligne d'Italie, pourrait avoir un effet rétroactif, pourrait détruire le plan de la Compagnie, changer les conditions sous l'empire desquelles les capitaux avaient été réunis et viendrait surtout empêcher la pose des rails à l'époqu

Digitized by Google

que nous avions fixée dans la dernière assemblée générale pour l'ouverture de la première section.

Dans la pensée de la Compagnie si, par une prescription fédérale, il était possible de rayer une clause d'un contrat antérieur à cette prescription, il ne devait plus exister dans le contrat une seule convention, un seul droit protégé contre toute atteinte.

Cette question d'écartement de la voie a paru à votre Conseil d'administration de la plus haute importance, et il ne s'est pas laissé décourager par l'insuccès des premières négociations. Si maintenant, Messieurs, nous ne croyons pas devoir développer ici toutes les questions délicates de premier ordre que soulevait cet obstacle, cette défense qu'il nous était impossible de prévoir, nous n'avons pu vous laisser ignorer qu'au milieu des divers motifs inspirant nos démarches, il nous paraissait impossible de renoncer à la ligne continue sans transbordements.

Nous devons le dire, dans les négociations engagées auprès du gouvernement fédéral, si nous avons rencontré la pensée bien arrêtée de maintenir l'unité de la voie suisse, nous avons reconnu aussi la plus grande bienveillance pour les intérêts des Compagnies engagées dans les voies ferrées suisses.

Le gouvernement fédéral avait pensé qu'en maintenant rigoureusement l'écartement suisse, il n'imposait à la Compagnie aucun sacrifice ; il croyait que les wagons pourraient sans difficulté, sans danger, circuler sur la voie de 1 m. 4352, et qu'il était possible, sans dépréciation et sans grande dépense, de changer la largeur des roues de locomotives.

Sur les réclamations de la Compagnie, le gouvernement a bien voulu étudier de nouveau la question d'écartement au point de vue d'une tolérance qui pourrait permettre le libre passage des convois français et italiens.

Il avait déjà constaté que le matériel suisse et allemand pouvait circuler sur la voie française, et qu'il suffisait d'une faible tolérance pour rendre faciles et continues les communications internationales.

Evidemment, il était de l'intérêt de la Suisse d'ouvrir librement le territoire helvétique à tous les convois qui viennent toucher ses frontières et de faire pénétrer le plus près du centre du pays, sans arrêt, sans interruption, les locomotives et les wagons des autres nations. Moins il existerait de difficultés de transbordement, d'obstacles de parcours pour arriver au cœur de la Suisse, et plus la Suisse profiterait de sa situation privilégiée au milieu de l'Europe.

Si la *Ligne d'Italie*, coupée alternativement en quatre tronçons avec des voies différentes d'écartement sur chacune de ses sections, était condamnée à cinq transbordements, à cinq changements de locomotives et de convois ; si elle était condamnée seulement à une diminution de vitesse ou de sécurité, ne laisserait-elle pas au mont Cénis une supériorité funeste aux intérêts de la Suisse ?

Si la ligne du Tessin ne devait pas laisser pénétrer facilement à travers les Alpes les convois de l'Italie et de l'Autriche, cette ligne pourrait-elle trouver des capitaux assez téméraires pour s'engager dans une exploitation aussi coûteuse que difficile ?

Si les locomotives de Jougnes venant des chemins de fer des Compagnies de Lyon à Genève et d'Annecy devaient être arrêtées à la frontière suisse, les conditions de prospérité pour les voies suisses seraient-elles améliorées?

Votre Conseil d'administration n'a pas à regretter d'avoir eu confiance dans la prévoyante équité et la haute intelligence des membres du Conseil fédéral ; les considérations qu'il a fait valoir et l'examen approfondi de la question qu'il a provoquée a fait adopter au gouvernement de sages dispositions pratiques, qui seront pour les Compagnies, pour les cantons de frontières et pour la Suisse tout entière de la plus haute importance.

Le gouvernement fédéral, dans une pensée de progrès et d'avenir, a été au-devant des plus légitimes demandes que les gouvernements de la France et de l'Italie auraient eu à lui faire dans l'intérêt des relations internationales.

Vous ne serez pas surpris, Messieurs, que nous ayons cru devoir entrer dans ces développements sur une question qui a paru d'une si haute gravité, et que nous ayons préféré ajourner l'ouverture plutôt que d'accepter pour la ligne d'Italie de détestables conditions d'établissement, d'exploitation et de rapports avec les autres Compagnies.

Vous avez compris, Messieurs, combien il était difficile de compromettre tout l'avenir de notre ligne, de la laisser diviser en quatre ou cinq sections, embarrassée d'un service très-coûteux, surchargée de systèmes multiples de matériel exclusivement réservés à chacune de ces sections, et condamnée par conséquent à des excédents de dépense d'exploitation tout aussi stériles que les charges de premier établissement d'un matériel tout au moins triple.

Vous avez compris aussi, Messieurs, qu'au moment de réclamer, pour le percement du Simplon, le concours et les sacrifices des gouvernements intéressés, il ne nous était pas possible de leur offrir une ligne d'Italie qui serait à moitié fermée aux convois de la France et de l'Italie.

En déplorant, comme nous, les retards fâcheux que ces obstacles imprévus nous ont créés, vous ne devez pas regretter d'avoir acheté, par l'ajournement de quelques mois que nous avons subi, les avantages maintenant assurés à une longue exploitation.

Désormais, il reste acquis à la Compagnie que notre voie ferrée sera continue, que les convois de l'Italie, de la France et de la Suisse pourront circuler, sans interruption et sans transbordement, sur tout le parcours de notre chemin.

Aussitôt que les obstacles ont été levés votre Conseil d'administration a mis la plus grande activité pour hâter une ouverture si ardemment désirée par tous les intérêts qui se rattachent à cette ligne, et si impatiemment attendue, surtout par les mandataires qui avaient accepté la mission de protéger ces intérêts.

Il faut le dire, c'est précisément dans l'énergique accomplissement de ce devoir qu'il s'est produit quelques froissements et que vos mandataires ont rencontré de nouvelles difficultés qu'ils ne pouvaient prévoir et pour la solution desquelles ils n'ont pas toujours obtenu les résultats conciliants que nous aurions préférés et que nous avons constamment recherchés.

Les bornes d'un rapport nous empêchent d'entrer dans de longs détails.

Quelques-unes de ces difficultés sont encore pendantes, mais nous devons espérer de la sagesse et de l'intérêt bien entendu de nos contradicteurs qu'elles trouveront une solution pacifique, conforme à l'équité, et par conséquent compatible avec nos devoirs.

Nous n'avons cru pouvoir considérer comme acquise par l'ingénieur qui a cessé d'être attaché à la Compagnie la prime telle qu'elle était réclamée, alors surtout qu'elle n'avait été promise que pour chaque kilomètre achevé et livré à l'exploitation, nous n'avons pas cru possible d'ordonnancer pour les entrepreneurs des mandats de paiement supérieurs aux états de situation dressés successivement et avec une appréciation identique par chacun de nos ingénieurs.

Nous n'avons pas cru également possible de tolérer, dans la même difficulté, des ajournements de livraison du matériel, ni des ralentissements dans l'exécution des travaux motivés par des prétentions contraires aux estimations des ingénieurs de la Compagnie.

Enfin, il nous était impossible d'exonérer quelques actionnaires du l'obligation de versement, obligation inhérente aux actions mêmes dans les mains de leurs acquéreurs ; il nous était impossible d'admettre plus que vous, Messieurs, que même dans ces temps difficiles et dans la situation des affaires extérieures, la ligne d'Italie aurait plus de valeur et d'avenir en restant un petit chemin de fer isolé dans le Valais, et en laissant contester avec tous les éléments, toutes les forces vitales de notre avenir jusqu'à notre existence même en Société anonyme.

Deux juridictions, le tribunal de commerce et la Cour impériale de Paris, en consacrant et confirmant les décisions des pouvoirs compétents suisses qui nous avaient constitué en société anonyme, nous ont déjà donné gain de cause sur cette constitution. Dans de semblables difficultés, Messieurs, lorsque des actionnaires isolés perdent leur procès, ce sont tous les actionnaires qui le gagnent.

Nous n'avons pas cru devoir d'ailleurs cacher ces trois procès, et tout actionnaire sérieux ne peut manquer d'approuver les réponses que nous avons faites, et la résolution où nous sommes encore de défendre les intérêts qui nous ont été confiés, sans nous inquiéter de la forme, des tendances et du lieu des attaques.

Nous ne pensons pas davantage, notamment que les actionnaires ayant régularisé leurs versements puissent songer à ne pas approuver notre résolution d'exiger les versements en retard.

Vous n'êtes pas certainement, Messieurs, plus surpris que nous que de grandes affaires donnent lieu à des chicanes imprévues, à des prétentions plus ou moins justifiées, et si nous avons cru pouvoir vous entretenir de ces prétentions, il nous est permis de vous dire que les conseils de notre Compagnie avaient été unanimes pour partager l'opinion de vos administrateurs sur l'issue de ces difficultés, et il est permis d'ajouter que nous avons tout lieu d'être satisfaits des résultats déjà obtenus.

Nous avons hâte, Messieurs, d'abandonner ces questions transitoires pour aborder des chapitres qui méritent plus sérieusement d'attirer votre attention et de remplir le cadre de ce rapport.

Nous devons, et tout d'abord, vous parler de l'ouverture de la première section de notre ligne livrée à l'exploitation depuis le 14 juillet.

Cette section commence au Bouveret, au port même où votre bateau à vapeur la *Ligne d'Italie*, vient par le trajet le plus court du lac, débarquer les voyageurs et les marchandises qu'il a pris à Genève et recueillis sur les rives du lac. Elle s'arrête pour quelques jours encore à Martigny, au pied du Saint-Bernard, à la descente de Chamounix, conduisant les touristes par la voie la plus courte et la plus commode, et recueillant déjà le transit qui s'est développé d'une manière notable depuis le commencement de la construction.

Cette section traverse des localités importantes : Vouvry, renommée par sa verrerie, ses scieries; Monthey, qui a pris un développement si considérable et qui semble, par sa position, les affluents qu'elle reçoit, devoir devenir un centre industriel des plus importants; Saint-Maurice, l'antique cité romaine, si célèbre par son abbaye qui date des premiers siècles du christianisme, si illustre aussi dans les annales de notre religion par le martyre de la légion thébaine, immolée dans l'amphithéâtre naturel sur lequel débouche notre tunnel de Saint-Maurice. La célèbre cascade de Pisse-Vache, que nous avons nommée la cascade des Dentelles ou des Guipures, et qui arrête devant les magnificences de sa chute tous les voyageurs de cette ligne.

Martigny, enfin, où maintenant plus de 20,000 voyageurs viennent chaque année démontrer combien la grande vallée du Rhône, entre les Alpes pennines et les Alpes bernoises avec leurs séduisantes vallées latérales, ont d'attrait pour les touristes.

Si, pour cette inauguration à laquelle vous êtes tous conviés, Messieurs, nos locomotives s'arrêtent à la gare de Martigny, vous remarquerez en poursuivant votre excursion vers le Simplon, qu'il ne manque jusqu'au pont du Rhône que la pose des rails, et que depuis le pont du Rhône, soit Ridde, située à une poste de Sion, les travaux sont très-avancés et promettent une prochaine livraison.

Déjà, nous pouvons vous annoncer que vos convois toucheront la gare de Ridde à la fin d'octobre, et que vous aurez bientôt soixante quatre kilomètres en exploitation.

Vous savez, Messieurs, que les premiers jours d'inauguration ne sont pas très-productifs : il manque toujours au début les ressources du transit commercial qui composent pour les chemins de fer les plus puissants éléments de recette.

Le chemin est ouvert depuis quelques jours seulement, et cependant il nous est permis de vous signaler que nous avons sujet d'être satisfaits des débuts et de l'accroissement assez rapide des recettes.

A l'époque fixée pour l'assemblée générale, le dépôt effectué des actions nous a fait craindre la nullité de cette assemblée et des déplacements fâcheux pour les déposants.

Dans la nouvelle convocation, nous avons retardé de quelques jours cette réunion de l'assemblée générale pour faciliter aux actionnaires venus jusqu'à Genève la possibilité, sans un déplacement nouveau, d'assister à l'inauguration de la première section de la ligne d'Italie.

Digitized by Google

Une première inauguration pour toute entreprise de chemin de fer est toujours une fête de famille qui appartient aux actionnaires; c'est le premier pas dans la voie des produits, dans la marche progressive de la prospérité, d'une prospérité qui n'a jamais fait défaut aux grandes voies de communication.

Espérons que cette fête renfermée par nous cette fois dans les limites les plus modestes, et qui n'a pour témoins et pour invités qu'un petit nombre de ceux qui ont contribué à la création de l'œuvre, deviendra bientôt, dans une seconde inauguration, après l'achèvement de nouvelles sections en Suisse, en Italie, une fête européenne à laquelle seront conviés, avec un plus grand nombre d'actionnaires, les représentants de tous les pays et de toutes les Compagnies intéressés au percement des Alpes, à la jonction des grandes vallées du Rhône, du Rhin et du Pô, à la réunion des voies ferrées du nord des Alpes avec les réseaux du Piémont et de la Lombardie.

—

Depuis trois mois, Messieurs, que vous avez suivi jour par jour, sur la carte, la marche triomphante de nos armées et les opérations stratégiques qui, après nous avoir conduits à Milan et jusqu'au Mincio, ont abouti à la paix de Villafranca, en faisant désormais de la Lombardie une province du royaume sarde, vous avez dû remarquer comment nos armées, nos soldats, ainsi que notre matériel de guerre, pour éviter la barrière des neutralités, ont d'abord été dirigés vers la Méditerranée et sont venus rejoindre l'extrémité de la *Ligne d'Italie* vers le lac Majeur, démontrant ainsi à l'Europe que la ligne de Paris à Milan est bien celle qui appartient à votre Compagnie, et donnant ainsi une nouvelle sanction à la pensée du grand capitaine, dont nous vous citions le langage au sujet du Simplon, dans notre dernier rapport, langage écrit pour l'immortalité dans la route qu'il a tracée lui-même par la vallée du Rhône.

Chacun de vous, Messieurs, en lisant le récit de notre réception à Milan, que nous ouvrait la journée de Magenta, a dû remarquer que les armées victorieuses de la France et de la Sardaigne sont entrées dans la capitale de la Lombardie par la porte du Simplon.

C'est déjà par cette porte que Napoléon Ier avait fait son entrée triomphale.

C'est aussi dans la direction de cet arc de triomphe, de cette porte du Simplon, que du haut de la basilique de marbre, sortie tout entière des carrières de l'Ossola, le voyageur tourne ses regards, lorsqu'il cherche à tracer sur l'horizon la ligne la plus directe vers la France, vers Paris et Londres.

C'est enfin par cette route qu'après la paix de Villafranca l'un des princes de l'Empire français est revenu de Milan vers la France, et par sa présence fortuite sur la ligne aux premiers jours de l'exploitation, a pour ainsi dire inauguré cette ligne si éminemment française.

La voie ferrée du Simplon abrégera de plus de 100 kilomètres toute communication entre Paris et Milan.

Nous avons dit déjà quelle place a toujours occupé dans l'histoire le tracé de notre ligne dans tous les rapports de l'Empire romain avec le centre de l'Europe.

La meilleure ligne stratégique tracée pour les rapports internationaux est évidemment aussi la meilleure ligne commerciale.

Toute l'histoire de Rome et de l'Italie, à toutes les époques, vous démontre quel est l'avenir de notre voie ferrée.

La Lombardie est le plus riche royaume de l'Italie; mais si elle renferme les terres les plus fertiles, le sol le plus favorisé de la nature, elle présente aussi le plus célèbre échiquier des batailles. Il existe en effet peu de villes en Lombardie qui n'aient pas donné leur nom à une victoire, et si l'on veut étudier les principales causes qui font de l'un des plus beaux pays du monde un éternel théâtre livré fatalement à toutes les calamités de la guerre, on acquiert la conviction que les chemins de fer et l'ouverture libre des Alpes seront plus puissants que les victoires les plus glorieuses pour le protéger du choc des armées et des ravages de la guerre.

Pour que la Lombardie, désormais affranchie et réunie par nos armes à notre allié de l'autre côté des Alpes, puisse jouir avec sécurité des bienfaits de la paix, des trésors de sa fertilité, de la richesse de ses habitants, il ne faut plus qu'elle soit un champ de bataille, un camp entouré de citadelles, une plaine isolée par la barrière des Alpes, isolée encore plus par le système protecteur des neutralités.

Il ne faut pas comme tout champ de bataille, comme toute citadelle, qu'elle appelle sans cesse sur la vie et les biens de ses habitants les batteries de siége, les canons de l'attaque et de la défense.

La Lombardie ouverte, unie par les intérêts, par les productions et les idées échangées, non plus seulement à l'Italie mais à la France, mais à la Suisse, mais à l'Allemagne, acquiert des droits imprescriptibles et incontestables à la protection de tous les États qui s'unissent à elle par les plus intimes et les plus sacrés des liens modernes les intérêts industriels et internationaux.

Si l'on abaisse, si l'on ouvre les remparts des Alpes, la Lombardie devient une province européenne, elle cesse d'être comme presque toute l'Italie une colonie allemande, un proconsulat autrichien, elle cesse d'être une province frontière éternellement convoitée et attaquée par toutes les ambitions guerrières.

L'indépendance italienne, la puissance nationale de la Lombardie, comme le développement de sa richesse agricole et commerciale, ne sont point placés désormais dans le carré des combats, dans le quadrilatère des Othon, mais dans le rayonnement des voies ferrées, dans l'ouverture des portes de communication avec l'Europe, dans le libre passage en tous temps, des voies neutres, et, qu'on nous permette de le dire ici, dans l'achèvement de la voie ferrée qui part de l'emplacement de cette gare que vous voyez au port des Eaux-Vives, continuant la ligne de Paris à Genève, pour toucher à Milan à la porte du Simplon, à cet arc immortel où nous avons vu, trois fois déjà, pleuvoir sur nos soldats victorieux les couronnes de fleurs jetées par les habitants de la grande cité lombarde.

Les voies ferrées n'ont-elles pas remplacé les routes dans leurs conséquences civilisatrices avec leurs avantages de rapidité et de puissance.

Personne ne le contestera, nos aigles françaises, unies à la croix de la Sardaigne, pouvaient bien, avec de tels capitaines et de semblables soldats, conduire l'occupation et l'indépendance de l'Italie jusqu'à l'Adriatique; mais l'histoire peut dire quelle est la durée des occupations les plus rapides, les plus brillantes, quelle est la stabilité de l'indépendance conquise par la guerre.

Quelles que soient les réponses de l'histoire, nous persistons à le croire, les conquêtes les plus durables et les plus fécondes pour les peuples sont les conquêtes de l'industrie, et, dans les temps modernes, la puissance civilisatrice de la vapeur, a dépassé tout ce que le génie humain avait osé rêver de plus rapide et de plus puissant pour le progrès.

Vous penserez comme nous, Messieurs, que c'est à l'achèvement des réseaux ferrés de l'Italie, à leur jonction avec l'Europe, à l'abaissement et à l'ouverture des Alpes, qu'il est réservé de rendre définitive et durable la pensée de l'Empereur, et de donner à l'Italie jusqu'à l'Adriatique la véritable liberté, le progrès, en assurant à ce pays, par le développement, la régularité de ses communications avec l'Europe, l'alliance fraternelle de la France, l'union quotidienne avec les États limitrophes et son association industrielle avec toute l'Europe.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, que notre ligne de chemin de fer avec les 400 kilomètres qu'elle a réunis, tient tributaires, par son développement et ses dispositions, tous les passages des Alpes entre le mont Cenis et l'Autriche, et quand nous disions tout à l'heure que l'abaissement des Alpes, l'ouverture des voies ferrées à travers leurs chaînes devait être un des plus puissants éléments de prospérité et de bien-être pour le Piémont et la Lombardie, pour la Suisse, pour la France; par un lien tout naturel, par une conséquence toute logique, cet abaissement de barrières, ces ouvertures deviennent aussi pour notre Compagnie des éléments extraordinaires de prospérité. Et s'il nous est permis ici, même au milieu des grands intérêts qui viennent de se régler en Lombardie, d'examiner les conséquences fécondes que cette guerre et surtout cette paix inattendue peuvent avoir pour nous, nous pouvons dire que cette campagne d'Italie doit aux yeux de notre pays, comme aux yeux de toute l'Europe, faire revivre la grande pensée française et européenne de Napoléon, mise en œuvre par la route du Simplon, qu'elle doit démontrer aussi combien le complet achèvement de notre ligne ferrée est une œuvre utile, indispensable aux intérêts de 100,000 lieues carrées et de cent millions d'âmes, et comment les subventions et la protection des États intéressés sont aussi sûrement acquises dès à présent à la *Ligne d'Italie* qu'ils seront bientôt assurés au percement de l'isthme de Suez ou à la voie ferrée de Bagdad et de l'Euphrate.

(*La suite au prochain numéro.*)

COMPAGNIE I. R. P. DES CHEMINS DE FER LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale, que le payement du dividende de l'année 1858, fixé par l'assemblée générale du 25 août dernier à 10 fr. ou 0 l. s. 8 sh. par action, aura lieu à partir du 1er octobre prochain aux caisses suivantes :

A la Banque de crédit, à Vienne ;
Chez MM. de Rothschild frères, à Paris ;
MM. de Rothschild et fils, à Londres ;
MM. Morpurgo et Parent, à Trieste ;
MM. J. Levi et fils, à Venise ;
M. C.-F. Bret, à Milan ;
MM. A. Bastogi et fils, à Livourne ;
MM. E. Fenzi et Ce, à Florence ;
MM. A. de Rothschild et fils, à Francfort-sur-le-Mein ;
MM. Lombard-Odier, à Genève.

L'échange des anciennes actions de la Société des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale contre des actions de la nouvelle Société I. R. P. des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, aura lieu à partir de la même époque aux caisses ci-dessus indiquées.

FORGES.

Saint-Dizier, 4 septembre :

Nous n'avons, cette semaine, aucune modification sensible à signaler dans les cours de nos produits. La fonte est sans mouvement ; la demande des fers est toujours peu active, mais encore satisfaisante pour l'époque de l'année. La machine de tréfilerie tend à augmenter.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 30 août :

Sans changement notable dans les prix : Warrants numéros mélangés, 65 fr. 70; Gartsherrie n° 1, 69 30 ; Calder, 68 75, à bord à Glascow, paiement comptant.

Fers, 175 fr. à 187 50; cornières, 193 75. — Coussinets, 100 fr.; tuyaux en fonte, 125 à 137 50, suivant les dimensions.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1634 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 35e semaine.

Du 27 août au 2 septembre 1859.

148.852 Voyageurs	500 839 14
Bagages, Marchandises, etc.	751.136 96
Total	1.251.967 19
Recettes antérieures	37.222.987 41
Total	38.474.954 51
35e semaine de 1859	1.251.967 19
Semaine correspondante de 1858	1.244.699 40
Différence	7.267 79
Recettes depuis le 1er janvier 1859	38.474.954 51
— — 1858	34.999.655 32
Différence	3.475.299 19

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.201 kil.

Du 27 août au 2 septembre 1859.

131.736 Voyageurs	598.788 »»
Bagages, Marchandises, etc.	731.427 71
Total	1.330.215 71
Semaine correspondante de 1858	1.301.569 10
Différence	28.646 61
Recettes depuis le 1er janvier 1859	42.269.955 67
— — 1858	37.556.306 82
Différence	4.713.648 85

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Août 1859.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

13.237 Voyageurs	30.749 72
Bagages, Marchandises, etc.	19.900 84
Total	50.650 56
Mois correspondant de 1858	46.881 59
Différence	3.768 97
Recettes depuis le 1er janvier 1859	384.955 89
— — 1858	337.622 45
Différence	47.333 44

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

21.967 Voyageurs	52.493 86
Marchandises, etc.	92.712 93
Total	145.206 79
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	956.151 24

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

129.448 Voyageurs	69.379 22
Bagages, Marchandises, etc.	1.624 79
Total	70.994 02
Mois correspondant de 1858	71.070 44
Différence	75 52
Recettes depuis le 1er janvier 1859	465.726 20
— — 1858	387.806 75
Différence	17.919 45

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1 005 kilomètres.
1858. — 1040 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

Voyageurs	873.763 30
Bagages et Marchandises	1.251.809 78
Total	2.125.569 08
Semaine correspondante de 1858	1.725.936 76
Différence	399.632 32
Recettes depuis le 1er janvier 1859	60.872.113 79
— — 1858	50.814.319 26
Différence	16.057.803 53

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 499 kilomètres
1858. — 451 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

Voyageurs	136.911 15
Bagages et Marchandises	207.893 85
Total	343.905 »»
Semaine correspondante de 1858	275.950 80
Différence	67.945 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859	9.929.622 55
— — 1858	8.753.854 39
Différence	1.175.768 25

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1189 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

339.934 Voyageurs	655.165 27
Marchandises, etc. — Grande vitesse	72.641 92
— — Petite vitesse	434.641 25
Total	1.162.448 42
Semaine correspondante en 1858	1.031.670 65
Différence	130.771 77
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	32.408.636 06
— — 1858	28.003.947 79
Différence	4.404.688 27

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 910 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

177.552 Voyageurs	481.249 »»
Bagages, Marchandises, etc.	705.515 99
Total	1.186.764 99
Semaine correspondante de 1858	1.182.229 04
Différence	4.535 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859	36.624.319 81
— — 1858	35.354.634 92
Différence	1.269.684 89

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 240 kilomètres.
1858. — 221 —

Du 27 août au 2 septembre 1859

25.548 Voyageurs	89.118 49
Bagages et Marchandises	74.973 90
Total	164.092 39
Semaine correspondante de 1858	129.515 62
Recettes depuis le 1er janvier 1859	4.526.347 06
— — 1858	2.950.738 85

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 27 août au 2 septembre 1859

CHEMIN DE FER.

60.666 Voyageurs	211.386 47
Bagages, Marchandises, etc.	237.576 56
Total	448.963 0
Canal latéral et canal du Midi	44.084 5
Total	493.027 60
35e semaine 1858. Chemin de fer	405.068 60
— — Canal	36.435 81
Total	441 504 41
Chemin de fer, différence sur 1858	43.874 43
Canal, — —	7 648 76
Total	51.523 19
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	14.685.385 17
— — 1858	19.595.303 97
Différence	4.090.981 29

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — — 92 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

14.841 voyageurs	25.767 28
Bagages, Marchandises, etc.	36.281 49
Total	62.648 77
Semaine correspondante de 1858	36.288 58
Différence	25.760 19
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.048 752 »»
— — 1858	829.538 64
Différence	1.219.213 36

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 27 août au 2 septembre 1859

13.267 Voyageurs	33.180 25
Bagages, Marchandises, etc.	23.632 89
Total	56.813 14
Semaine correspondante de 1858	47 820 95
Différence	8.992 19
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.762.607 59
— — 1858	1.911.368 19
Différence	751.329 40

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1859.

Voyageurs	3.242 50
Bagages, Marchandises, etc.	19 399 90
Total	22.642 40
Semaine correspondante de 1858	21.864 70
Différence	777 70
Recettes depuis le 1er janvier 1859	813.430 80
— — 1858	604 361 85
Différence	209.068 95

Digitized by Google

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1858. — 1321 —

Du 27 août au 2 septembre 1859

63.448 Voyageurs	En florins	186.007 »
941.736 quintaux Marchandises.....		248.133 »
Total.....		434.240 »
Semaine correspondante de 1858....		360.790 »
Différence.....		73.450 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		11.500.536 »
— — 1858..		9.682.574 »
Différence.....		1.817.962 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 616 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

Ligne de Trieste.

60.744 Voyageurs.....	210.488 10	
Bagages et Marchandises	569.622 40	780.110 50

Ligne Lombard-Vénitienne.

49.076 Voyageurs.....	121.387 50	
Bagages et Marchandises	130.707 50	252.095 »
Total...		1.032.205 50
Semaine correspondante de 1858....		876.106 39
Différence.....		156.099 11

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859..	40.568.548 65
— — 1858..	24.534.256 87
Différence.....	16.034.291 78

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 20 au 26 août 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

14.074 Voyageurs.....		76.201 76
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		10.801 45
— (petite vitesse)		142.661 04
Total de la semaine.....		229.664 25

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

18.295 voyageurs.....	28.882 95	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.902 »	34.015 40
Marchandises petite vi.)	2.230 45	
Total des deux lignes réunies.....		263.679 65
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		6.924.348 93
Total.....		7.188.028 58

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 211 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 13 au 19 août 1859.

30.382 Voyageurs.....	72.854 85
Bagages, Marchandises, etc.....	36.965 22
Recettes diverses	268 40
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	28.318 38
Total..	138.386 85
Recettes correspondantes de 1858...	97.433 86
Différence.....	40.952 99
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.597.390 09
— — 1858..	2.649.310 61
Différence.....	1.948.279 48

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 236 kilomètres
1858. — 200 —

Du 27 août au 2 septembre 1859

45.773 Voyageurs	105.276 65
Bagages, Marchandises.....	39.367 52
Total.....	145.644 17
Semaine correspondante de 1858.....	114.417 78
Différence.....	31.226 39
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.351.627 30
— — 1858..	2.322.484 47
Différence.....	1.029.142 83

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 19 au 25 août 1859.

13.755 Voyageurs	24.787 40
Bagages, Marchandises, etc.....	11.165 69
Total.....	35.953 09
Semaine correspondante de 1858....	30.249 31
Différence.....	5 703 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	946.302 10
— — 1858...	619.108 62
Différence.....	327.193 48

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 28 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 26 août au 1er septembre 1859

6.061 Voyageurs.....	2.421 30
Marchandises.....	291 20
Total.....	2.712 50

UNION DES CHEMINS SUISSES

Juillet 1859.

Voir le numéro du 20 août.

CORDOUE A SÉVILLE

1859. Longueur exploitée : 431 kilomètres.

Du 18 au 24 août 1859.

12e semaine.....	22.285 »
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.....	11.923 05
Total.....	34.208 05
Recettes antérieures	452.427 90
Total des recettes depuis le 2 juin 1859.	486.635 95

TARRAGONE A REUS

2e quinzaine d'août 1858.....	11.862 63
— — 1859.....	9.727 20
Diminution.....	2.135 43

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Août 1859.	17.220 91	8 1ers mois 1859	121.760 82
Août 1858.	16.502 92	id. 1858	116.843 43
Différence..	717 99		4.917 39

ANVERS A GAND.

Août 1859....	70.754 97	7 1ers mois 1859	475.897 35
Août 1858....	74.689 07	id. 1858	494.266 60
Différence...	3.934 10		18.369 25

NORD-EST SUISSE.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 20 août.

CENTRE BELGE.

Juillet 1859.

Voir le numéro du 13 août.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Juillet

Voir le numéro du 3 septembre.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859.	p. 0/0.
Juillet..	58.558 05	70.378 29	11.820 24	20 18
7 1ers mois...	579.590 87	674.291 83	94.691 96	16 33

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit p. 0/0
Août	739.574 70	695.258 70	44.316 »	6.25
8 1ers mois	9.311.260 99	8.337.831 48	973.429 51	11.67

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en août 1859...	58.300
Becs éclairés en août 1858.....	50.888
Augmentation août 1859.....	7.412 becs
Recettes du gaz. — Août 1859	153.519 22
Recettes du gaz. — Août 1858	131.855 77
Augmentation en août 1859	21.663 45

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GÉNERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er septembre 1859.....	2.164.847 77
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	162.784 »
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	535.280 16

OMNIBUS DE PARIS

Du 27 août au 2 septembre 1859.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	de Banlieue
Recettes.....	283.150 85	83 59	38 42
Semaine correspondante de 1858..	270.932 25	81 37	55 81
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	9.981.805 55	87 55	56 47
Période correspondante de 1858 ..	9.129.044 93	82 15	50 59
Différence...	852.760 60	5 40	5 88

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.
(Lyon à la Méditerranée.)
17, *rue Laffite.*

Obligations 3 0/0 *de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. — Emprunt de* 60 *millions.*

Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre 1859, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait à raison de :
12 fr. 50 par obligation nominative;
12 fr. 17 par coupon d'obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 20 courant, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Echange des titres.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la modification des statuts, décidée par l'assemblée du 15 décembre 1858, ayant été approuvée par décret en date du 23 juillet dernier, le capital actions de la Compagnie est réduit à 17,500,000 fr., représentés par 35,000 actions de 500 fr. chacune, *entièrement libérées.*

Cette modification entraîne l'échange des titres libérés de 250 fr. contre de nouveaux titres. Cet échange a lieu à raison de *deux actions anciennes contre une nouvelle*, savoir : *pour les titres au porteur*, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, et *pour les certificats nominatifs*, au siége social, 5, square Clary.

Les porteurs d'un nombre impair d'actions anciennes ont la faculté d'en vendre ou d'en acheter une, dans ces bureaux, au cours moyen de la bourse de la veille.

Les anciens titres ont cessé d'être admis à la négociation depuis le 16 août.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le *jeudi* 29 *courant*, à Chambéry, à trois heures.

Tout porteur de *vingt actions* est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes ou des procurations aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 15 courant jusqu'au 26, à trois heures après midi :

A Paris, au siége de l'administration centrale, rue Basse-du-Rempart, 48 bis ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Paris, le 8 septembre 1859.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire,

L. LE PAOVOST.

CHEMIN DE FER DE

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que le dernier versement de 50 fr. par action doit être effectué du 1er *au* 15 *septembre courant* :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Les versements sont reçus, de dix heures à trois heures, les dimanches et fêtes exceptés.

A défaut de paiement dans le délai prescrit, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

En échange des certificats provisoires dont ils sont porteurs, MM. les actionnaires reçoivent des titres définitifs libérés.

Paris, le 1er août 1859.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LEPROVOST.

CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux porteurs d'obligations du chemin de fer Franco-Suisse.

Le coupon n° 1 d'intérêts des obligations de l'emprunt de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, échéant le 10 septembre courant, est payable, sans frais, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse du chemin de fer Franco Suisse ;

A Paris, à la caisse des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ;

A Bâle, chez MM. Bischoff de Saint-Alban, Ehinger et C° ; J. Mérian-Forcart, Passavant et C° ; J. Ziggenbach, de Speyr et C°, banquiers ; et à la caisse du chemin de fer Central-Suisse ;

A Genève, à la caisse du chemin de fer de l'Ouest-Suisse, 3, quai du Mont-Blanc ;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise ;

A Berne, chez M. L. F. Schmid, banquier.

A Soleure, à la Banque cantonale ;

A Zurich, à la caisse du chemin de fer Nord-Est-Suisse ;

A Lucerne, chez MM. S. Crivelli et C°, banquiers ;

A Francfort-sur-le-Mein et à Stuttgart.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qui n'ont point opéré le dernier versement de 100 fr. par action, que le délai pour ce versement est expiré depuis le 10 décembre dernier. Qu'en conséquence, les versements en retard sont passibles, conformément aux statuts, d'un intérêt de 6 0/0.

Ces versements sont reçus, sous déduction des coupons d'intérêts échus, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et C° ;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch ;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et C°.

A l'occasion de ce versement, les actions libérées de 150 fr. sont échangées contre de nouvelles actions libérées de 250 fr.

A défaut par les actionnaires de se rendre à ce dernier avis, le conseil d'administration prendra les mesures nécessaires, conformément aux statuts, pour opérer les recouvrements en retard.

CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire *cent francs*, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an, à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille, portant la mention de libération.

Le semestre d'intérêt à 6 pour 100 l'an, échu au 1er juillet et s'élevant à *douze francs* par action libérée de 500 fr., sera pris en déduction du versement de libération définitive.

Le conseil d'administration informe en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus, à partir de ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C° ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Paquebots-poste de la Méditerranée.

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'elle vient d'établir un troisième service sur la ligne d'Italie, de Marseille à Naples, touchant à Livourne et Civita-Vecchia.

Les départs de ce nouveau service auront lieu chaque semaine, le dimanche, à neuf heures du matin, à partir du 28 août 1859.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 27 août 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 4 septembre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 4 septembre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 28 août 1859.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 8 septembre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 17 septembre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La baisse qui a eu lieu sur la rente le jour de la liquidation était un accident produit par la situation précaire où se trouve maintenant le marché, qui a perdu son équilibre lorsque le peu de spéculateurs engagés cherchent à clore leurs opérations. L'abandon des primes du mois dernier avait créé tout à coup un trop plein de rentes qui a trouvé difficilement des contre-parties pour se liquider, et qui a déterminé une réaction de la rente 3 0/0 à 68 35, ce qui, avec 20 c. de report, remettait la rente à 68 55 pour fin septembre. Mais la place n'a pas plutôt été dégagée de sa liquidation que les cours ont cherché à reprendre leur niveau et que, malgré la nullité complète des affaires, la rente a remonté d'elle-même et sans effort au-dessus de 69; mais au milieu de l'inertie spéculative de la place, la hausse ne pouvait pas non plus faire beaucoup de progrès. Les achats étaient peu nombreux, et ils ont été épuisés lorsque l'on est arrivé à 69 40, et un mouvement inverse a ramené la rente à 69. Il a fallu bien peu d'offres de rentes pour amener ce résultat.

La Bourse est plus déserte que jamais. Beaucoup d'agents de change sont eux-mêmes en voyage. Ils ont confié leur carnet à des confrères, et le petit nombre d'habitués qui viennent encore à la Bourse s'occupent plutôt des modifications qu'il est question d'introduire dans le régime intérieur de la Bourse que d'opérations sur les valeurs. On attend toujours le décret relatif à la création des assesseurs; mais cette mesure ne suffira pas pour ramener la spéculation et les affaires tant que d'autres réformes plus importantes ne seront pas adoptées, que l'on ne supprimera pas les tourniquets, et que l'on ne modifiera pas la loi relative aux sociétés en commandite par actions.

C'est le comptant qui, en l'absence de toute spéculation, soutient le marché. Il se présente peu de titres des bonnes valeurs; mais les obligations de chemins de fer continuent surtout à jouir de la faveur du public; aussi la Banque de France a pu élever depuis deux jours de 2 50 le prix auquel elle cède les obligations de l'Est et de l'Ouest, qu'elle est chargée de placer.

Les actions du Crédit mobilier ont été lourdes. On a remarqué, à la dernière liquidation, qu'il y avait moins de déport qu'à l'ordinaire, ce qui paraissait indiquer que le découvert avait diminué. Cette valeur s'est relevée en même temps que la rente et a monté de 818 75 à 827 50, mais elle a rétrogradé à 817 50.

Si l'on en excepte deux ou trois lignes, sur lesquelles il se fait de temps à autre quelques marchés à terme, les autres lignes françaises sont presque entièrement délaissées. Orléans a repris à 1375 et le Lyon-Méditerranée à 875. Mais on a cherché à profiter de ce mouvement de hausse pour écouler des primes, et l'on n'a pu en placer qu'un petit nombre. Les autres lignes ont été d'une négociation difficile à terme, mais leurs cours ont été maintenus, grâce à la rareté des titres sur le marché et à la fermeté du comptant.

Il semble que la spéculation, ne voyant plus dans les chemins français des causes suffisantes d'oscillation, préfère opérer sur les chemins de fer autrichiens et lombards, dont l'avenir est plus incertain. Les transactions, quoique peu importantes sur ces lignes, ont été pourtant beaucoup plus nombreuses que sur les lignes françaises. Les Lombards ont été très-offerts au moment de la liquidation, mais la baisse a été arrêtée et l'on est même parvenu à relever les cours. L'effet de l'appel de fonds de 50 f. a été produit à l'avance, et de nouveaux achats ont eu lieu ces jours-ci à 555 et 557 50. Les Autrichiens ont été plus lourds et sont restés à peu près à leurs plus bas cours de la semaine.

Les autres chemins étrangers ont eu peu de variation. Le peu d'affaires qui ont été traitées ont eu lieu aux prix de la semaine dernière.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 1er septembre jusqu'à celle du 8 :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 45 à 69 30; elle est restée à 69. Elle a varié à terme de 68 55 à 69 40; elle a fermé à 69 05.

L'emprunt 3 0/0 non escomptable a monté de 69 05 à 69 60; il est resté à 69 40.

La rente à 4/2 0/0 a varié de 97 80 à 98, et après le détachement du coupon de 2 25, on a fait 95 75 et l'on a fléchi à 95 50.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,780 à 2,800; elles sont restées à 2,780.

Les actions du Crédit foncier ont monté de 665 à 670, et le Comptoir d'escompte de 635 à 640.

Le Crédit mobilier a monté de 810 à 830; il est resté à 817 50.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,360 à 1,375; elles sont restées à 1,370.

Le Nord ancien a monté de 920 à 925; il est resté à 922 50, le Nord nouveau, de 805 à 811 25.

L'Est a monté de 650 à 658 75; il est resté à 657 50.

Le Midi a varié de 506 25 à 510; il a fermé à 510.

L'Ouest a monté de 562 50 à 575; il est resté à 572 50.

Le Genève a monté de 527 50 à 530.

Le Dauphiné a fléchi de 540 à 535.

Le Béziers s'est tenu de 465 à 470.

Les Autrichiens ont monté de 550 à 558 75; ils sont restés à 551 25.

Les Lombards ont monté de 553 75 à 561 25; ils ont fermé à 556 25.

Les Romains se sont tenus à 380.

Le Victor-Emmanuel a repris de 410 à 420; il a fermé à 415.

Les Russes ont varié de 501 25 à 500.

Samedi. — La Bourse a été calme et les prix étaient tenus très-fermes, mais presque sans affaires. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 68 90, et à terme de 10 c. à 68 95; le 4 1/2 0/0, de 20 c. à 98. La Banque s'est tenue à 2,780. Le Crédit foncier a monté de 5 à 670. Le Mobilier a varié de 812 50 à 815; l'Orléans, de 1,365 à 1,367 50; le Nord ancien, de 920 à 925; l'Est, de 650 à 647 50; le Lyon-Méditerranée, de 870 à 867 50; le Midi, de 506 25 à 507 50. L'Ouest s'est tenu à 570; le Genève à 530; le Béziers, de 465 à 470; les Autrichiens, de 551 25 à 553; le Victor-Emmanuel, de 410 à 415; les Russes, de 500 à 502 50; les Lombards, de 555 à 556 25; les Saragosse, de 440 à 437 50; les Romains, à 380.

Lundi. — La réponse du roi Victor-Emmanuel à la députation toscane a donné de la fermeté à la rente, sans que les affaires se soient beaucoup animées. Les cours se sont améliorés sur presque toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 69 20, et à terme de 25 c. à 69 20; le 4 1/2, de 10 c. à 98; la Banque, de 20 à 2,800; le Crédit mobilier, de 8 75 à 823 75; l'Orléans, de 7 50 à 1,375. Le Nord a fléchi de 2 50 à 922 50; l'Est a monté de 5 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 5 à 872 50; le Midi, de 2 50 à 510; l'Ouest, de 2 50 à 572 50. Le Béziers a fléchi de 1 25 à 468 75. Le Genève s'est tenu à 530; les Saragosse, à 437 50; les Romains, à 380. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 557 50; les Lombards, de 2 50 à 558 75.

Mardi. — La hausse a fait de nouveaux progrès sensibles sur la rente. Toutes les valeurs étaient très-fermes avec peu d'affaires. La rente 3 0/0 a monté de 10 c. à 69 30 au comptant, et de 15 c. à terme à 69 35. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 20 c. à 97 80. La Banque s'est tenue à 2,500; le Crédit foncier à 670. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 827 50. L'Orléans s'est tenu à 1,375; le Nord, à 922 50. Le Midi, à 510; l'Ouest, à 572 50. Le Lyon a monté de 1 25 à 873; l'Est, de 5 à 657 50; le Béziers, de 1 25 à 470; les Autrichiens, de 1 25 à 558 75; les Lombards, de 2 50 à 561 25; les Saragosse, de 1 25 à 438 75; les Russes, de 1 25 à 501 25; les Victor-Emmanuel, de 5 à 420. Les Romains se sont tenus à 380.

Mercredi. — Les cours ont éprouvé un peu de réaction; il y avait quelques offres pendant toute la Bourse sur la rente et sur le Crédit mobilier. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 69 10, et à terme de 25 c. à 69 10. Le 4 1/2 0/0, sur lequel on a détaché 2 25 du coupon, a fléchi de 25 c. à 95 50; la Banque, de 20 à 2,780; le Crédit mobilier, de 10 à 817 50; l'Orléans, de 5 à 1,370. Le Nord a monté de 1 25 à 923 75. Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 1 25 à 872 50; l'Est, de 2 50 à 655. L'Ouest s'est tenu à 572 50; le Midi, à 510; le Genève, à 530. Les Autrichiens ont fléchi de 5 à 553 75; les Lombards, de 3 75 à 557 50; les Saragosse, de 1 25 à 437 50. Les Russes se sont tenus à 501 25; les Romains, à 380.

Jeudi. — Bourse très-faible et sans affaires; cependant quelques acheteurs se sont présentés à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 69, et à terme de 5 c. à 69 05; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 95 10. La Banque s'est tenue à 2,780; le Crédit foncier, à 670. Le Crédit mobilier a varié de 813 75 à 817 50; l'Orléans, de 1,371 25 à 1,370; le Nord, de 921 25 à 922 50; l'Est, de 655 à 657 50. Le Lyon-Méditerranée s'est tenu à 872 50; le Midi, à 510; l'Ouest, à 575. Les Autrichiens ont varié de 550 à 551 25; les Lombards, de 555 à 556 25; le Victor-Emmanuel, de 412 50 à 415. Les Russes se sont tenus à 500. Les Saragosse ont varié de 437 50 à 440.

Vendredi. — La note publiée par le *Moniteur* a fait craindre de nouvelles complications au sujet des duchés, et la Bourse était en forte baisse pendant la première heure; le mouvement s'est ensuite calmé et les cours étaient assez fermes à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 40 à 68 55, et à terme de 68 30 à 68 60; le 4 1/2 0/0, de 95 à 94 75. La Banque s'est tenue à 2,780. Le Crédit mobilier a varié de 809 à 808 75; l'Orléans, de 1,362 50 à 1,365; le Nord, de 923 75 à 925; le Lyon-Méditerranée, de 865 à 867 50; le Midi, de 500 à 503 75; l'Est, de 652 50 à 655. L'Ouest était à 572 50; le Genève, à 525. Les Autrichiens ont varié de 547 50 à 550; les Lombards, de 550 à 553 75; le Victor-Emmanuel, de 410 à 412 50; les Saragosse, de 435 à 440.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	10.000	500	»	30 »»	jan.av.juil.	240 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	0.000	500	»	35 30	....	650 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	500 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cᵉ	C	0.000	100	»	5 »»	février	47 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	(1250)	477 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 »»	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	000	5.000	2/5	» »»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	315 »»	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »»	février	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril	740 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »»	mars	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	65 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	815 »»	avril	125 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	1/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	4.000	5.000	4/5	325 »»	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	200	5.000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	1000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	178 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	29 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	2/5	120 »»	t. les 2 ans	45 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 »»	avril	10 0/0 o.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	895 »»
— act. de jouissance	A	»	1/3000	»	33	juil.	400 »»
Omnibus de Lyon	C	40.000	100	10	Néant	....	45 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	40 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »»	janv.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	... »»
Cᵉ imp. des voitures de Paris	C	200.000	1/40000	»	Néant	mars	39 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	09.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1190 »»
— act. de jouiss.	A	09.000	1/69000	»	8 30	1ᵉʳ juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	30 »»	avril, oct.	980 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1ᵉʳ juin	143 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
2 canaux, act. de capital	A	19.010	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	0000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.500	1.000	»	60 »»	....	730 »»
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	... »»	....	... »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	... »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	2 0/0	....	... »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	155 »»
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	... »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	20 »»	janv. juill.	... »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	... »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	... »»
Bazin, L. Gay et Cᵉ. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »»
Messager. imp. (Serv. marit.	A	40.000	500		30 »»	janv. juill.	565 »»
Cᵉ cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »»
Cᵉ générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	142 50
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	310 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/2000	»	»» »»	....	180 »»
Armements Barbey et Cᵉ	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	... »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	0.800	500	»	»» »»	juin décemb	... »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.600	1.000	»	35 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	25 »»	avril	200 »»
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	... »»
Blanzy	C	30.000	500	»	30 »»	févr. août	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	... »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1ᵉʳ décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	137 »»
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	155 »»
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	138 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	253 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	695 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	710 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	140 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai novem	65 »»
Roche-la-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	397 50
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.750	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	125 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	... »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	... »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	10 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	15 »»

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	200 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	405 »»
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov.	300 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	850 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	1 25	octobre	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	500 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	... »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	100 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	... »»	....	6 5 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	2100 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	32 »»	juin déc.	485 »
Creuse (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc.	785 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1060 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	30.000	500	»	Néant	mars, sep.	290 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	020 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »»
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	297 50
Marine et chemins de fer		34.000	1/34000	»	41 »»	mai. nov.	480 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »»	....	610 »»
Firminy	»	»	250	»	»» »»	....	112 50
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	205 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	690 »»
Providence Belgique)	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre	1450 »»
Phœnix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill	140 »»
J.-F. Cail et Cᵉ .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars	690 »»
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chameroy	C	2.000	500	»	75 »»	juin, déc.	705 »»
Gandillot	C	2.200	255	»	50	....	»» »»
Gurissone	C	4.000	500	»	00 50	....	»» »»
Cᵉ impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	500 »»
Cᵉ immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juill	98 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	172 50
Paris ..... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai novem	800 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier	65 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril. oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	350 »»
Est Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	80 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	480 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	180 »»	....	4000 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	125 »»	janv. juill.	2175 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/240	»	»» »»	....	1400 »»
Wazemmes	C	2.100	416	»	12 50	1ᵉʳ octobre	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cᵉ centrale, Lebon 15 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juil.	... »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	... »»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	22 »»	août	500 »»
Colin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	400 »»
Société Linière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	450 »»
Siècle ..... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	100 »»	....	... »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	45 »	janv. juill.	... »»
Droit	C	100	2.500	»	600 »»	....	5.000 »»
Saint-Gobain..... *Glaces*	A	2.000	1/2000	»	»» »»	....	... »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	115 »»
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	30 10	septembre	510 »»
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1ᵉʳ octobre	60 »»
Sétif (colonies de)...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	... »»
Richer et Cᵉ Vidanges	C	26.000	500	»	20	....	100 »»
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »»	31 mars	»» »»
Chollet et Cᵉ	C	40.000	100	»	Néant	....	10 »»
Cᵉ générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	205 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cᵉ)	C	8.750	200	»	19 »»	5 fév. juill	212 50
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compᵉ générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob	... »»
Cᵉ imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »»	....	... »»
Ports de Marseille	500	30.000	500	15	30 »»	janv. juillet	490 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	516 25
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1105 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	950 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	... »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	... »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	400 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	0.000	600	50	30 »»	janv. juillet	475 »»
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	265 »»
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	95	5 »»	mai novemb	242 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	435 »»
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	270 »»
J.-F. Cail et Cᵉ	40	8.000	450	11	30 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill	512 50
Gaz de Paris	410	23.500	500	43	25 »»	janv. juillet	440 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	... »»
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	15	50 »»	janv. juillet	1065 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 3 AU 9 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Capital nominal	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 3 Compt.	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Compt.	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Compt.	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Compt.	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Compt.	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Compt.	Vendredi 9 Terme
1175	3028	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	**Orléans**	1365 »	1367 50	1370 25	1375 »	1375 »	1375 »	1375 »	1370 »	1370 »	1370 »	1365 »	1365 »
919	1585	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859	**Nord ancien**	920 »	925 »	922 50	922 50	...	921 50	920 »	923 75	925 »	922 50	925 »	925 »
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	**Nord nouveau**	805 »	...	807 50	811 25	812 50	810 »	810 »	...	811 50	...	805 »	...
1018	1030	99	500.000	500	»	40 45 pour 1858	mai 1859	**Est**	650 »	650 »	652 50	652 50	657 50	655 25	655 »	655 »	657 75	657 50	655 »	655 50
1163	1939	»	600.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	**Paris-Méditerranée**	870 »	867 50	875 »	872 50	872 50	873 75	872 50	872 50	872 50	872 50	867 50	867 50
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Midi**	507 50	507 50	507 50	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	505 »	504 75
1188	2.104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	**Ouest**	570 »	...	572 50	572 50	575 »	571 50	575 »	...	575 »	575 »	575 »	572 50
210	214	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Lyon à Genève**	530 »	530 »	...	530 »	...	...	530 »	530 »	530 »	...	522 50	525 »
52	52	99	30.000	500	»	...	octobre 1853	**Graissessac à Béziers**	170 »	...	167 50	168 75	170 »	170 »	170 »	170 »	170 »	170 »	165 »	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	**Dauphiné**	...	...	540 »	...	540 »	...	...	...	535 »	...	540 »	...
154	430	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Ardennes ancien**	...	...	440 »	...	...	...	...	...	440 »	...	...	...
»		»	84.000	500	250	...	juillet 1859	**Ardennes nouveau**	...	...	...	470 »	...	...	470 »	...	...	...	...	...
33		99	46.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Bessèges à Alais**	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1314	92	400.000	500	»	30 24 pour 1859	juillet 1859	**Chemins autrichiens**	550 »	555 »	556 25	557 50	557 50	558 75	552 50	554 75	550 »	551 25	551 75	550 »
»	85	99	»	500	50	4 1/2 0/0	juin 1859	**Victor-Emmanuel**	415 »	415 »	415 »	...	410 »	415 »	415 »	415 »	412 50	415 »	412 50	412 50
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	**Russes**	502 50	...	...	...	501 25	501 25	500 »	500 »	500 »	500 »	...	500 »
90	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	**Ouest suisse**	...	»	310 »	»	307 50	»	305 »	»	310 »	»	307 50	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Central suisse**	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
103	170	»	57.365	500	»	4 0/0	juillet 1859	**Nord-Est suisse**	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»
482	815	99	240.000	500	100	5 0/0	juillet 1859	**Saragosse**	437 50	437 50	438 75	437 50	437 50	438 75	440 »	437 50	438 75	440 »	435 »	440 »
1396	3183	90	312.500	500	300	...	janvier 1859	**Lomb.-Vénit. Sud-lomb.**	557 50	550 25	558 75	558 75	562 50	561 25	557 50	557 50	557 50	556 25	552 50	553 75
»	649	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	**Romains**	380 »	...	380 »	...	380 »	...	380 »	...	380 »	...	380 »	...
14	14	99	7.000	250	»	6 0/0	octobre 1857	**Tarragone à Reus**	...	»	»	»	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	250	150	6 0/0	juillet 1859	**Séville à Xérès**	515 »	»	517 50	»	517 50	»	517 50	»	515 »	»	512 50	»
»	»	99	38.000	500	...	5 0/0	décemb. 1858	**Cordoue à Séville**	...	505 »	...	505 »	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du rembours.t	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	3	5	6	7	8	9
1848	5.000	1938	»	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	**Rouen au Havre** (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	D°.	**St-Germain** (nouvelles)	...	...	»	»	...	»
1841	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre.	**Strasbourg à Bâle** (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.888	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	**Paris à Orléans** (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 »	D°.	D° (nouvelles), dites 3 0/0	...	...	...	...	900 »	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	D°.	**Versailles**, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1850	30.000	1903	»	»	1.250	»	50 »	D°.	**Marseille à Avignon**	»	»	»	»	»	»
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	D°.	**Montereau à Troyes**	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »	D°.	**Bordeaux à la Teste**	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.538	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »	D°.	**Ouest** (anciennes), dites 5 0/0	965 »	...	...	...	965 »	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	**Rouen au Havre** (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (anciennes), dites 5 0/0	1032 20	1032 50	...	...	...	1033 75
1847-1854	26.730	1939	divers	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen** (nouv.), dites 5 0/0, gar.	...	...	...	...	...	...
1853	21.000	1905	500	»	625	mars	25 »	janvier, juillet.	**Strasbourg à Bâle** (nouvelles)	...	470 »	...	470 »	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 »	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 5 0/0 gar.	490 »	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	**Méditerranée**, dites 5 0/0 gar.	510 »	511 50	...	512 50	...	...
1852	367.928	1952	divers	»	650	avril.	25 »	juin, décembre	**Est** (anciennes), dites 5 0/0	490 »	490 »	490 »	490 »	490 »	490 »
»	5.963	1915	»	»	500	juillet.	20 »	mai, novembre.	**Paris-Orsay**, 1re série	»	»	»	»	»	»
1848	3.353	1909	500	»	500	mai.	20 »	août.	**Amiens à Boulogne**	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1955	500	»	400	»	15 »	février, août.	**Ouest** (actions Vers. rive gauche)	965 »	...	...	...	...	...
1845	8.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	**Paris à Rouen** (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.118	1941	500	»	563	août.	16 87	D°.	**Nord** (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1853	131.107	1953	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	**Grand-Central** (anciennes)	287 50	290 »	...	...	...	...
1855	255.000	1950	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	D° (nouvelles)	285 »	285 »	285 »	285 »	287 50	285 »
1852	61.643	1952	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	**Rhône à la Loire**, dites 3 0/0 gar.	287 50	...	...	...	...	...
1855	261.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 »	D°.	**Méditerranée**, dites 3 0/0 gar.	300 »	300 »	...	300 »	300 »	...
1852-1857	1162.000	1954	divers	»	500	décembre.	15 »	D°.	**Paris à Orléans**, dites 3 0/0	287 50	287 50	288 75	288 75	288 75	288 75
1854-1857	675.000	1958	divers.	»	500	mai.	15 »	D°.	**Nord**	295 »	295 »	295 »	295 »	295 »	295 »
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 »	D°.	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	...	287 50	287 50	281 50	287 50	287 50
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »	D°.	D° (nouvelles)	285 »	...	285 »	285 »	285 »	285 »
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	**Paris à Lyon** (nouvelles), dites 3 0/0	301 25	301 25	301 25	301 25	302 50	301 25
»	1.000.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	**Ouest** (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	292 50	292 50	295 »	295 »	295 »	295 »
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »	D°.	**Bourbonnais**	290 »	290 »	...	290 »	287 50	290 »
»	249.788	1957	285	»	500	juin	15 »	D°.	**Midi** gar.	293 75	293 75	293 75	293 75	293 75	295 »
»	22.610	1950	290	»	500	»	15 »	avril, octobre.	**Bessèges à Alais**	...	...	...	290 »	...	...
1857	304.547	1949	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	**Est** (nouvelles), dites 3 0/0	292 50	292 50	295 »	295 »	293 »	296 »
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	**Ardennes**	281 25	281 25	281 25	282 50	283 75	282 50
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 »	D°.	**Dauphiné** gar.	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »	D°.	**Paris-Lyon-Méditerranée** (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	563.610	1946	275	»	500	»	15 »	mars, septembre.	**Chemins autrichiens** gar.	262 50	262 50	262 50	261 25	262 50	261 25
1857	200.000	1940	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	**Chemins lombardo-vénitiens** gar.	255 »	255 »	255 »	255 »	253 75	253 75
1858	...	1951	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	**Chemins de fer Romains** gar.	240 »	240 »	240 »	240 »	240 »	240 »
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	**Madrid à Saragosse**	250 »	250 »	250 »	250 »	248 75	250 »
1859	21.574	1957	260	»	500	»	15 »	D°.	**Cordoue à Séville**	252 50	...	252 50	252 50	252 50	252 50
»	100.506	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	**Graissessac à Béziers**	120 »	120 »	120 »	120 »	118 75	118 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 3 Comptant	Samedi 3 Terme	Lundi 5 Comptant	Lundi 5 Terme	Mardi 6 Comptant	Mardi 6 Terme	Mercredi 7 Comptant	Mercredi 7 Terme	Jeudi 8 Comptant	Jeudi 8 Terme	Vendredi 9 Comptant	Vendredi 9 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	68 90	68 95	69 20	69 20	69 30	69 35	69 40	69 40	69 »	69 05	68 85	68 80
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	69 40	69 40	69 00	69 70	»	69 80	69 60	69 65	69 40	69 50	68 90	69 »
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	97 90	98 »	98 »	»	97 60	98 »	95 50	»	95 10	95 40	94 75	95 »
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2790 »	»	2800 »	»	2800 »	»	2790 »	»	2780 »	»	2780 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	635 »	»	635 »	...	635 »	»	640 »	»	640 »	»	640 »	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	670 »	...	670 »	...	670 »	...	670 »	...	670 »	...	...	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	467 50	»	470 »	»	470 »	»	467 50	»	470 »	»	470 »	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	»	91 25	»	90 »	»	91 25	»	91 25	»	...	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	...	»	1040 »	»	1040 »	»	...	»	1040 »	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	810 »	815 »	822 75	823 75	825 »	827 50	817 50	817 50	815 »	817 50	805 »	808 75
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	...	»	1135 »	»	...	»	1130 »	»	...	»	1125 »	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	457 50	»	457 50	»	457 50	»	457 75	»	460 »	»	460 »	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1859	220 »	»	220 »	»	220 »	»	220 »	...	218 75	»	220 »	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 1/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»	95 6/8	»	95 3/8	»	95 4/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	99 1/4	»	99 1/4	»	99 1/4	»	...	»	...	»	...	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	86 »	»	86 »	»	86 50	»	86 »	»	86 »	»	85 50	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	54 »	»	54 25	»	54 »	»	54 25	»	...	»	54 »	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	88 »	»	87 1/4	»	87 1/4	»	...	»	87 1/4	»	87 »	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 3/4	»	86 »	»	86 1/4	»	86 1/4	»	86 3/4	»	86 3/4	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	...	»	33 3/4	»	33 7/8	»	34 1/4	»	34 1/8	»	34 1/2	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	...	»	...	»	46 »	»	...	»	45 1/2	»	45 1/4	»
D° D° 1851, jouissance juillet 1859	44 »	»	44 »	»	44 »	»	44 »	»	44 5/8	»	45 »	»
D° intérieur, jouissance juillet 1859	42 3/4	»	43 3/4	»	42 7/8	»	43 3/8	»	44 1/2	»	44 3/8	»
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	109 25	»	...	»	...	»	110 »	»	110 »	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 994 — 18e ANNEE — N° 39 — SAMEDI 24 SEPTEMBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

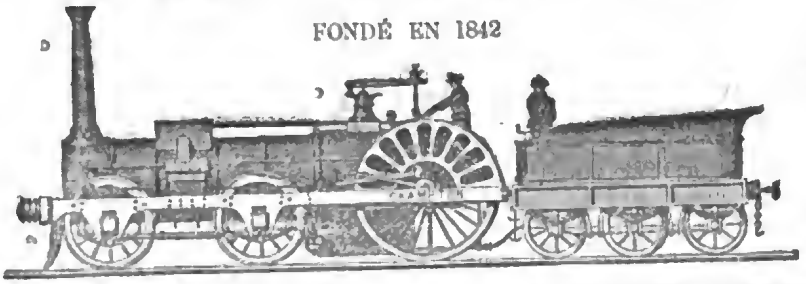
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET C°, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi 29 septembre courant, au siége social, rue de Richelieu, 99, à huit heures du soir.

Cette assemblée est convoquée aux termes de l'art. 6 des nouveaux statuts de la Société anonyme, approuvée par décret impérial du 16 août 1859.

Pour faire partie de cette assemblée, il est nécessaire de posséder au moins vingt actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale.

Le dépôt des actions donnant droit d'assister à l'assemblée générale devra être fait cinq jours avant la réunion, savoir :

A Paris, au siége social, rue de Richelieu, 99;

A Marseille, dans les bureaux de la Société, rue Grignan, n° 49 A.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts seront reçus dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, pour le mardi 25 octobre prochain, huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99.

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital social.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 809. — Chemins de fer de l'Est, 810. — Situation économique des divers états italiens, 811. — Société Call et C°, 811. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 811. — Chronique des chemins de fer, 812. — Avis aux actionnaires, 813. — Bulletin des recettes de la semaine, 813. — Banque d'Angleterre, 814. — Crédit foncier de France, 814. — Société générale de banque et de commerce à Saint-Pétersbourg, 815. — Société des Nu-Propriétaires, 815. — Jurisprudence, 815. — Compagnie I.-R. privilégiée des chemins de fer Lombard-Vénitiens et de l'Italie centrale. Rapport, 815. — Chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale. Rapport, 817. — Forges, 818. — Recettes, 819, 820. — Annonces, 820, 821. — Chronique de la Bourse, 822. — Tableau des valeurs industrielles, 823. — Bourse, 824.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Pendant les deux premiers jours de la semaine, le marché des fonds publics était resté sans animation. Le mouvement des affaires s'est tout à coup réveillé dans la journée de

Digitized by Google

mercredi, et une amélioration s'est manifestée sur la plupart des valeurs.

La rente est bien tenue et les titres des chemins de fer étant devenus rares, la hausse est en quelque sorte forcée pour leurs actions.

Il y a d'ailleurs, nous l'avons déjà dit, des motifs sérieux d'amélioration ; l'argent est abondant et à bon marché, les tendances de la politique sont évidemment pacifiques, et tout indique que les grandes puissances européennes sont d'accord pour assurer aux difficultés qui peuvent subsister encore une solution favorable aux véritables intérêts de l'Italie.

D'un autre côté, les recettes des chemins de fer se maintiennent dans une progression constante ; celles de cette semaine indiquent encore une amélioration sensible.

Assurément si le marché des fonds publics avait aujourd'hui les éléments de vitalité et de mouvement dont il disposait autrefois, nous assisterions à une véritable explosion de hausse, comme celle qui, l'année dernière, porta le 3 0/0 du cours de 68 fr. au cours de 75 fr. en quelques semaines, du mois d'août au mois de novembre.

Quoi qu'il en soit, il y a lieu d'espérer que l'amélioration que nous venons de signaler se continuera, et que des mesures favorables à ce mouvement viendront enfin aider à son développement et à sa durée.

Des intérêts si considérables sont engagés dans la question, le crédit public et la fortune privée sont si intimement liés à la bonne tenue du marché financier que, malgré les indices contraires que nous avons souvent constatés et dont nous parlions encore dans notre dernier bulletin, nous ne pouvons admettre qu'on méconnaisse les services immenses rendus par ce marché pour l'établissement des chemins de fer et la création de toutes les grandes entreprises fondées depuis 1852.

On annonce que les coulissiers qui avaient fait appel du jugement rendu contre eux par le tribunal correctionnel le 24 juin dernier, et qui ont vu ce jugement confirmé par la Cour impériale, se sont pourvus en cassation contre l'arrêt de la Cour. L'affaire viendra après vacations.

Voilà donc la coulisse devant la juridiction suprême.

Un assez grand nombre de coupons vont être détachés au 1er octobre et vont accroître encore les capitaux disponibles ; l'Orléans détache un coupon de 30 fr. par action ; l'Ouest, 17 fr. 50, montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat ; les Lombards, 10 fr. par action, etc., etc.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 80, ferme à 69 25.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 fr., ferme à 95 75.

L'emprunt est coté 69 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	46.79 0/0
Ouest suisse	38.»» 0/0
Lyon-Genève	30.15 0/0
Dauphiné	17.60 0/0
Midi	16.48 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	13.10 0/0
Orléans	10.95 0/0
Ouest	9.91 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	9 51 0/0
Bessèges à Alais	8.71 0/0
Saragosse	8.70 0/0
Ardennes	7.79 0/0
Est	2.14 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	» 68 0/0
Autrichiens	2.46 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	16 septembre	23 septembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 95	69 25	»» 30	» »»
Banque de France	2780 »»	2845 »	65 »»	»» »»
Consolidés	95 5/8	96 6/8	»» 1/8	» »/»
Crédit foncier	670 »»	670 »»	» »»	»» »»
Crédit mobilier	795 »	810 »»	15 »»	»» »»
Comptoir d'Esc[te]	640 »»	640 »»	» »»	» »»
Orléans	1377 50	1398 75	21 25	» »»
Nord	920 »»	935 »»	15 »»	» »»
Nord nouveau	810 »»	820 »»	20 »»	» »»
Est	655 »»	667 50	12 50	» »»
Paris-Méditerran[e]	875 »»	900 »»	25 »»	» »»
Midi	506 25	512 50	6 25	» »»
Ouest	580 »»	585 »»	5 »»	»» »»
Genève	522 50	527 50	5 »»	» »»
Dauphiné	535 »»	540 »»	5 »»	» »»
Graissessac-Béziers	165 »»	171 25	6 25	» »»
Ardennes ancien.	437 50	440 »»	2 50	» »»
Ardennes nouveau	472 50	472 50	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	542 50	551 25	8 75	» »»
Victor-Emmanuel	410 »»	415 »»	5 »»	» »»
Russes	500 »»	500 »»	» »»	» »»
Romains	380 »»	380 »»	» »»	»» »»
Sud-Autrich.-Lombards	555 »»	555 »»	» »»	» »»
Saragosse	440 »»	451 25	11 25	» »»

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Paris à Vincennes.

Ainsi que nous l'avions annoncé, le chemin de fer de Paris à Vincennes a été ouvert à la circulation hier 22.

Des expériences avaient eu lieu samedi dernier pour éprouver la solidité du pont du chemin de fer établi au-dessus du boulevard Mazas. Six locomotives représentant ensemble un poids de 200,000 kilogr. sont restées pendant quarante-cinq minutes sur le tablier de ce pont. On y a fait passer ensuite à diverses reprises plusieurs locomotives lancées à grande vitesse. Ces expériences n'ont produit qu'une très-légère déviation du tablier, qui a repris immédiatement sa hauteur.

Le chemin de Vincennes aboutira provisoirement à la Varenne-Saint-Maur qui est déjà devenue, grâce à cette nouvelle voie de circulation, le refuge d'une foule d'artistes, de littérateurs ou d'employés qui désertent l'ancienne banlieue par suite de l'agrandissement de Paris.

Entre Paris et la Varenne, la distance est de 17 kilomètres, et l'on compte sept stations qui sont celles de Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent, Joinville-le-Pont, Saint-Maur-les-Fossés, le parc de Saint-Maur.

Grâce à l'initiative prise par l'Empereur lui-même, le chemin de Vincennes aura des wagons de troisième classe, et le bas prix de ces places permettra aux ouvriers d'habiter avec leurs familles les localités desservies par le chemin de fer, tout en venant travailler à Paris.

La construction de cette ligne a nécessité des travaux très-importants. Les voyageurs qui, montant au débarcadère de la Bastille, traverseront Paris et la banlieue, ne pourront que difficilement comprendre les incroyables obstacles que les ingénieurs ont eu à surmonter, et qui disparaissent maintenant dans le fini de l'exécution.

Le grand viaduc de Paris, le souterrain de Reuilly, sont des travaux de premier ordre.

Après avoir traversé Paris, la ligne se modifie légèrement. On doit citer comme œuvre d'une grande hardiesse le pont biais de la route 34, sur l'avenue de Vincennes, et le souterrain de Vincennes, long de 400 mètres environ, construit entre deux rangées de maisons.

La voie ferrée traverse le bois de Vincennes, passe à peu de distance du lac des Minimes, charmante imitation de celui de Boulogne, et creusé par M. de Bassompierre, ingénieur de la couronne pour tous les travaux d'embellissement du bois, et où les Parisiens trouveront de l'eau, de la fraîcheur et de la verdure.

Le viaduc Saint-Maurice, qui n'est situé qu'à quelques minutes de Joinville, passe, aux yeux des connaisseurs, pour une œuvre très-remarquable.

L'ingénieur de ces travaux est M. de Bassompierre pour Paris et M. de Sappel pour la banlieue.

Après avoir donné les éloges que mérite la conception de l'œuvre, il est juste de nommer le constructeur, M. Laudon, qui a prêté aux ingénieurs le concours le plus intelligent et le plus actif.

F. Grimaud.

Digitized by Google

SITUATION ÉCONOMIQUE DES DIVERS ÉTATS ITALIENS.

Le dernier numéro du *Journal des Economistes* contient une étude sur la confédération italienne projetée et sur ses conséquences économiques, dont nous extrayons les données suivantes qui nous paraissent présenter un véritable intérêt au point de vue des forces productives et des éléments de puissance des divers Etats de l'Italie.

La superficie de la confédération nouvelle serait de 265,935 kilomètres carrés, qui se décomposent ainsi :

Royaume Sardo-Lombard, 80,197 kilomètres carrés ; Vénétie, 4,740 kilomètres carrés; Modène, 5,036 kilomètres carrés; Parme, 5,872 kilomètres carrés ; Toscane, 22,345 kilomètres carrés ; Etats romains, 41,295 kilomètres carrés ; Deux-Siciles, 104,550 kilomètres carrés.

La population confédérée serait de 24,482,224 habitants, savoir :

Sardo-Lombard, 8,031,938 ; Vénétie, 2,306,658; Modène, 604,512; Parme, 499,836 ; Toscane, 1,793,967; Etats romains, 3,126,263 ; Deux-Siciles, 9,117,050.

Le budget de ces divers Etats serait, d'après le travail auquel nous empruntons ces chiffres : pour les Etats sardes, de 144,982,521 fr. de recettes, et de 148,747,552 fr. de dépenses, les recettes et les dépenses de la Lombardie pour mémoire, recettes, 50 millions, dépenses, 55 millions; budget de la Vénétie, pour mémoire, recettes, 40 millions, dépenses, 45 millions; celui de Modène, 8,413,622 l. pour les recettes et 8,728,135 f. pour les dépenses; Parme, recettes, 9,706,000 francs, dépenses, 9,706,000 francs; Toscane, 38,870,100 lire (1) pour les recettes, 48,868,365 lire pour les dépenses ; Etats romains, recettes, 14,662,088 scudi (2), dépenses, 14,520,022 scudi; excédant, 142,066 scudi, fonds de réserve, 100,000 scudi ; Deux-Siciles, recettes, 31,626,359 ducats (3), dépenses, 31,949,628 ducats.

L'importance du commerce de ces divers Etats est établie d'après des chiffres relevés pour 1856 sur les données suivantes :

Le mouvement total du commerce général dans les Etats sardes, importation et exportation, a été pour 1856 de 709,397,000 fr., et de 460,330,000 fr. pour le commerce spécial.

La perception des droits de douane de toute nature dans les Etats sardes, pour la même année, a été de 17,282,153 fr.

Dans le duché de Modène, la valeur des importations et des exportations réunies s'élève à environ 22 millions de lire par année.

A Parme, la valeur des propriétés de l'Etat est de 20 millions de francs.

En Toscane, l'effectif de la marine marchande est de 959 bâtiments donnant un total de 59,023 tonnes. Le produit des douanes en 1856 a été de 10,281,843 fr.

Dans le port de Livourne se concentrent un mouvement très-important de céréales et un commerce suivi avec Tunis, les Etats barbaresques et les Etats-Unis. La vente de l'albâtre, des marbres de Carrare et de Massa représentent une valeur annuelle de 1,836,000 fr.

La récolte de la soie en Toscane est annuellement de 1,200,000 kil. en cocons, à 4 et 5 fr. lekil.; la pêche du corail y représente une valeur de 4,200,000 fr.

La situation du commerce des Etats pontificaux n'est pas moins favorable. Ils possèdent une marine marchande importante qui comptait, dès 1856, 1,842 navires dans les ports de l'Adriatique et de la Méditerranée. Ces 1,842 navires donnaient un effectif de 41,360 tonnes, et étaient montés par 10,076 marins.

Le mouvement maritime pour l'ensemble des États romains a été pour 1856 — et il a beaucoup augmenté depuis — de 7,597 navires entrés dans les ports des deux mers, et de 6,586 navires sortis, formant un total de 14,183 navires jaugeant ensemble 1,193,612 tonnes, et ayant à bord 155,635 hommes d'équipage.

Dans le port seul de Civita-Vecchia sont entrés, en 1856, 576 bâtiments à vapeur, ayant à bord 24,226 passagers.

Ces chiffres officiels, qui sont empruntés à l'*Annuaire statistique et d'économie politique* et aux travaux de MM. de Corcelles et de Rayneval, attestent un mouvement commercial dont l'importance est généralement peu connue.

Les deux sommes réunies d'importations et d'exportations donnent un total de 130 millions de francs.

Ce chiffre considérable est dû à l'excellente mesure par laquelle le pape Pie IX a diminué, dans une proportion notable, les droits d'entrée sur un grand nombre de marchandises. On peut affirmer que c'est l'édit du 7 mai 1856 déterminant ces diminutions qui a porté à 130 millions, en 1857, le chiffre total des importations et exportations qui était, en 1856, de 105 millions seulement.

La moyenne de la vente de la soie, pour 1857, a été de 13,650,000 fr.

La vente des objets d'art, peintures et sculptures antiques dépasse chaque année 2 millions.

Dans les Deux-Siciles, le mouvement commercial d'importation et d'exportation, en 1856, pour ce qui concerne la partie continentale seulement, s'est élevé à 160,807,000 fr., soit 48 millions de plus qu'en 1855 ; celui de la Sicile proprement dite a été de 26,227,000 fr. pour l'importation, et de 59,211,000 fr. pour l'exportation.

A ce tableau des forces productives, industrielles et commerciales des Etats italiens, vient se joindre naturellement un aperçu de leur réseau de chemins de fer destinés à développer encore les éléments de prospérité qui y abondent.

Le réseau des chemins de fer des Etats sardes, en exploitation au 31 décembre 1858, est d'une étendue de 943 kilomètres.

L'ensemble des chemins de la Lombardie et de la Vénétie est de 174,025 milles construits, 88,000 en construction, 102,050 à construire.

Ceux de Toscane comprennent 340 kilomètres.

Enfin, les chemins de fer des Etats pontificaux comprennent la ligne de Rome à Frascati et à la frontière du royaume de Naples, de 132 kilomètres, et les 500 kilomètres concédés à la Société centrale, dont 70 de Rome à Civita-Vecchia déjà en pleine exploitation, 280 de Rome à l'Adriatique, et 203 d'Ancône à Bologne.

La construction des chemins de fer dans les Deux-Siciles a été retardée jusqu'à ce jour par suite de difficultés avec les premiers concessionnaires, et surtout par suite du refus du gouvernement de traiter avec des étrangers. L'ancienne ligne de Naples à Capoue ne dessert que les environs de Naples, mais le raccordement du réseau napolitain avec le réseau romain, qui est impatiemment attendu, et l'esprit nouveau qui semble présider aux conseils du gouvernement, mettra sans doute promptement le royaume de Naples sur le même pied que la plupart des autres Etats italiens pour la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer si favorables au commerce et si utiles dans un pays incessamment visité par les touristes du monde entier.

On voit par les renseignements et les chiffres qui précèdent, quel est l'avenir commercial et industriel de l'Italie, et quelles sources de richesses peuvent devenir pour elle, sous un régime régulier et calme, les rapports internationaux que sa position lui assure, et que l'ouverture du commerce de l'Orient par l'isthme de Suez est destinée à développer à l'infini.

J.-G. Bourdot.

(1) La lire vaut 84 c.

(2) Le scudo vaut 5 fr. 38 c.

(3) Le ducat vaut 4 fr. 25 c.

SOCIÉTÉ CAIL ET Cie.

Assemblée générale annuelle du 22 septembre 1859.

Les actionnaires de la Société Cail et Ce se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 22 septembre, au siége social, quai de Billy, 48.

Après la lecture du rapport où se trouvent développées toutes les opérations de la Société et la situation générale de ses affaires, l'assemblée a voté à l'unanimité les propositions qui lui étaient soumises.

Le dividende, pour l'exercice clos au 30 juin 1859, a été fixé ainsi qu'il suit :

32 fr. 50 en espèces, payables au 1er août 1860, qui, ajoutés aux 25 fr. d'intérêts à 5 0/0 par action, payables à partir du 30 septembre courant, donnent un revenu total de 57 50 par action de 500 fr., ou 11 1/2 p. 0/0 du capital versé.

Nous publierons samedi prochain un extrait du rapport présenté à l'assemblée, qui ré-

Digitized by Google

sumera les faits les plus intéressants de l'entreprise pendant l'exercice qui vient de finir.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 16 SEPTEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des Actions au 16 septembre
Paris-Méditerranée	31.404 59	875 »
Nord	41.487 »	920 »
Orléans	30.455 27	1377 50
Ouest	29.391 79	580 »
Besèges	26.205 72	460 »
Est	25.320 79	655 »
Genève	20.788 88	522 50
Midi	17.518 35	506 25
Dauphiné	14.072 24	437 50
Ardennes	14.058 66	535 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	36.537 74	555 »
Autrichiens (2)	19.639 43	542 50
	Au 9 septembre.	
Madrid à Alicante	15.901 66	440 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 9,275 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 16 septembre 1859 (2.03), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER

Nous avons le regret d'annoncer que M. Camille Polonceau, ingénieur civil, régisseur de la traction du chemin de fer d'Orléans, officier de la Légion d'honneur, est décédé le 21 septembre, dans sa quarante-sixième année, en son domicile de Viry, à la suite d'une courte maladie.

— Les ingénieurs de la Compagnie de l'Est s'occupent avec activité du tracé définitif de la ligne de fer de Thann à Wesserling, compris dans les dispositions de la loi du 11 juin dernier. Les travaux d'étude seront terminés avant la fin de cette année.

— Plusieurs tracés du chemin de fer de Rouen à Amiens sont en ce moment soumis à une enquête.

Deux tracés partant d'Amiens et passant par Poix ou Grandvilliers, viennent s'embrancher sur le chemin de fer de Dieppe, entre Saint-Victor et Clères.

Un autre tracé, partant de Rouen, fait passer le chemin de fer par Darnetal. Ce tracé augmenterait considérablement le parcours, entre Fécamp et Amiens, Lille et les autres villes du Nord.

— La voie ferrée de l'embranchement qui relie Saint-Lô à la ligne de Caen à Cherbourg reçoit toujours, pour sa construction, toute l'activité dont son degré d'avancement est susceptible. Il reste, dit le *Messager de la Manche*, fort peu de terrassements ; encore ne se trouvent-ils qu'aux abords des deux ponts sur la Vire et le canal de l'usine à chaux de M. Mosselman. On règle les talus, on pose les parapets et l'on fait les rejointolements des ponts par dessus. On construit les maisons des gardes-barrières aux passages à niveau. Enfin, quant aux ponts de la Roque-Genest et de la Buissonnière, les culées du premier sont fondées et élevées déjà presque à la naissance de la voûte, et l'on maçonne les voûtes du second.

La voie définitive est posée sur 10,700 mètres, savoir : 4,300 mètres sur terrassements, 4,800 mètres sur demi-ballast, 1,600 mètres sur ballast complet.

La Compagnie continue d'entretenir sur ses chantiers : 700 hommes, 70 chevaux 300 wagons, 6 lorris et 120 tombereaux.

On approvisionne le matériel nécessaire aux manœuvres de l'exploitation dans les gares, et sur le terre-plein de celle de Saint-Lô on peut déjà voir beaucoup d'ustensiles destinés au mouvement intérieur de la station.

On a commencé la démolition des maisons acquises par la Compagnie, au lieu dit le Bourg-Buisson, pour l'ouverture du chemin d'accès à la gare de Saint-Lô.

— Le *Conciliateur* de la Corrèze annonce une modification importante du tracé de la voie de Bordeaux à Lyon.

« La voie de Bordeaux à Lyon, dit ce journal, rencontrant à Aurillac des difficultés de terrain prodigieuses, ce projet serait abandonné. Une direction relierait ces deux points extrêmes par Thiers, Clermont et Brives, passant par Tulle ; ou bien, selon les vœux du conseil général de la Haute-Vienne, de Clermont on se dirigerait sur Limoges pour atteindre Périgueux et finalement Bordeaux. »

— On écrit de Marseille, le 16 septembre, au *Messager du Midi* :

« Il est question de concentrer à Lyon tous les grands ateliers de construction et de réparation de la grande ligne du chemin de fer de Paris à la Méditerranée. »

— On lit dans le *Journal de Soissons* :

« Nous avons eu des nouvelles de notre chemin de fer, dont l'exécution n'est pas abandonnée, comme on aurait pu le supposer depuis plusieurs mois. Les travaux de terrassement sont déjà exécutés, sur un parcours d'environ 30 kilomètres, à partir de la gare du Nord. Il est à peu près certain que la ligne sera mise en circulation, depuis Paris jusqu'à Dammartin, dans le courant de l'été prochain, et que le chemin sera entièrement terminé, depuis Soissons jusqu'à Paris, dans le cours de l'année 1861. On nous a assuré que le prolongement sur Laon et le nord du département de l'Aisne serait immédiatement entrepris.

» On s'occupe en ce moment des moyens à prendre pour l'établissement d'une avenue allant directement de la porte Saint-Martin à la gare de Soissons, qui devra être placée, comme on le sait, entre le chemin d'Orcamp et le faubourg de Reims. »

— On ignore assez généralement que les gardes-barrières des chemins de fer sont assermentés et qu'ils ont, par conséquent, qualité pour dresser des procès-verbaux contre ceux qui veulent forcer la consigne. Dernièrement, des jeunes gens d'Illrsingue, trouvant que la barrière d'un passage à niveau restait fermée trop longtemps, sans cause apparente pour eux, ont voulu l'ouvrir pour se faire passage. Le préposé a dressé contre eux procès verbal conformément aux règlements sur la police des chemins de fer.

— M. Lapeyrière, directeur général de la Compagnie des chemins de fer Sud-Autrichiens-Lombards, a repris depuis le commencement de septembre ses fonctions qui avaient été interrompues par la guerre.

— Nous empruntons les chiffres suivants à un travail publié sur la télégraphie par M. Pélicier, sous-chef au ministère de l'intérieur. Ils prouvent combien l'usage de la télégraphie s'est vulgarisé depuis huit ans.

En 1851, la télégraphie a expédié 9,014 dépêches, qui ont produit 76,722 fr. 60 c. ;

En 1852, 48,405 dépêches ; produit, 542,891 francs 58 c. ;

En 1853, 142,071 dépêches ; produit, 1 millions 511,901 fr., 57 c. ;

En 1854, 236,018 dépêches ; produit, 2 millions 64,983 fr. 71 c. ;

En 1855, 251,532 dépêches ; produit, 2 millions 487,159 fr. 21 c. ;

En 1856, 360,299 dépêches ; produit, 3 millions 191,402 fr. 4 c. ;

En 1857, 413,646 dépêches ; produit, 3 millions 333,695 fr. 74 c. ;

En 1858, 463,873 dépêches ; produit, 3 millions 516,633 fr. 70 c.

Ainsi, pendant les quatre dernières années, c'est-à-dire depuis que tous les chefs-lieux de la France sont en communication électrique avec Paris et par conséquent entre eux, il a été envoyé par les particuliers 1,492,420 dépêches, qui ont rapporté 12,528,590 fr. 69 c.

L'augmentation du mouvement télégraphique de l'année 1858 sur l'année 1855 est de quatre cinquièmes.

Sur 97,728 dépêches échangées pendant le quatrième trimestre de 1858, 23,728 l'ont été avec Paris : dont 15,409 avec les trente villes les plus importantes de France, et parmi lesquelles Lyon figure pour 2,467 ; Marseille, pour 2,440 ; Bordeaux, pour 1,892 ; le Havre, pour 1,844 ; Lille, 786 ; Rouen, 777 ; Toulouse, 744 ; Caen, 482 ; Nantes, 467 ; Reims, 430 ; Amiens, 335 ; Strasbourg, 284 ; Saint-Quentin, 240 ; Béziers, 224 ; Nancy, 210 ; Boulogne-sur-Mer, 207 ; Metz, 183 ; Dieppe, 184 ; Rennes, 180 ; Dunkerque, 177 ; Montpellier, 173 ; Bayonne, 171 ; Saint-Etienne, 157 ; Brest, 130 ; Mulhouse, 124 ; Cette, 111 ; Toulon, 110 ; Pau, 89 ; Nîmes, 79 ; Avignon, 48.

Ces 15,409 dépêches se divisent comme il suit, quant à leur objet ou nature :

Affaires privées, intérêts de famille, 3,102. — Publicité, journaux, 523. — Commerce général, industrie, 6,132. — Affaires de Bourse, 5,253. — Affaires diverses, 399.

D'après les chiffres qui précèdent, M. Pélicier a établi la proportion de chaque nature de dépêches : Commerce général et industrie, 40 0/0. — Affaires de Bourse, 34 0/0. — Affaires privées, intérêts de famille, 20 0/0. — Publicité, journaux, 4 0/0. — Divers, 2 0/0.

Digitized by Google

— La Compagnie universelle du canal maritime de Suez nous communique la note suivante :

« Le bateau-cloche dont quelques journaux ont annoncé l'incendie sur la Seine, en amont du pont de Neuilly, n'appartenait pas, comme on l'a dit, à la Compagnie du canal de Suez, et il n'avait pas été construit par M. Cavé pour l'usage de cette Compagnie. C'était une des plus anciennes dragues à vapeur de Paris.

» La Compagnie du canal avait profité des travaux qui se font sur la Seine pour essayer, à bord de cette drague, un système nouveau de transmission des terres au point où les remblais doivent être formés. On a constaté que l'essai de ce système avait parfaitement réussi. Chose singulière, l'appareil de transmission, qui constituait une sorte d'appendice au bateau, a été complétement préservé du feu.

» Au moment où l'incendie a éclaté, la location de cette drague était interrompue et la Compagnie avait cessé de l'utiliser. »

— On sait qu'un nouveau câble sous-marin vient d'être posé entre Folkestone et Boulogne; c'est un grand avantage pour le commerce international, qui a ainsi à sa disposition pour les transmissions journalières six fils électriques entre les deux points et deux fils par la voie de Douvres et Calais en parfait état. De plus, grâce aux sages mesures prises par M. le directeur des lignes télégraphiques, un fil exclusif et direct fonctionne entre le bureau télégraphique, place de la Bourse, et le bureau de la Compagnie du télégraphe sous-marin entre la France et l'Angleterre, à Londres, et assure ainsi une communication instantanée. Les autres fils des deux câbles communiquent avec le poste central au ministère de l'intérieur.

Ces nouvelles dispositions empêcheront les retards qui avaient souvent lieu quand le seul câble de Calais existait, particulièrement pour les dépêches de la Bourse qui ont besoin de tant de rapidité.

La solidité du nouveau câble, le plus fort qui ait été fabriqué jusqu'à ce jour, assurera sa durée, les six fils se trouvant protégés par une triple enveloppe de gutta-percha, de chanvre goudronné et par une sorte de boite extérieure de douze fils de fer de 0,005 de diamètre.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

29 septembre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Convocation d'une assemblée générale aux termes de l'art. 6 des nouveaux statuts. Dépôt de 20 actions au moins cinq jours avant la réunion : à Paris, au siége social, rue Richelieu, 99, et à Marseille, rue de Grignan, 49 A.

29 septembre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle à Chambéry, à 3 heures du soir. Dépôt de 20 actions jusqu'au 26 septembre, à Paris, au siége de l'administration, rue Basse-du-Rempart, 48 bis.

29 septembre. — **Union des gaz.** — Convocation d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée.

3 octobre. — **Compagnie générale de constructions maritimes de Cette.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Paris, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures de relevée. — Dépôt de 25 actions au moins trois jours avant la réunion, au siége social, rue Taitbout, 82 ; à Lyon, chez MM. Marius Colle et C^e^, banquiers, rue Clermont, 5, et à Marseille, chez M. Bonnasse, banquier, boulevard du Nord, 11.

11 octobre. — **Compagnie anonyme des mines, fourneaux, forges et laminoirs de la Sambre.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, à Hourpes-sur-Sambre, près Thuin (Belgique), à 10 heures du matin. Dépôt des titres à Paris, rue de la Pépinière, 20.

25 octobre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99.

27 octobre. — **Société Ch. Noel et C^e^.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, faubourg Poissonnière, 9.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

10 septembre. — **Chemin de fer France-Suisse.** — Intérêts aux obligations. (Voir le détail aux annonces du 10 septembre).

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 10 au 16 septembre.	1634	1,280,588 80	783 71	1611	1,236,071 47	767 26	2.14	» »
ORLÉANS (1)	10 — 16 — ...	1475	1,334,121 23	904 49	1475	1,202,523 50	815 27	10.94	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	10 — 16 — ...	1406	2,142,643 53	1,523 93	1346	1,813,602 86	1,347 47	13.10	»
OUEST (1)	10 — 16 — ...	1188	1,200,519 51	1,010 54	1145	1,052,713 25	919 40	9.91	»
NORD (1)	10 — 16 — . .	964	1,250,001 54	1,296 » »	919	1,200,262,89	1,306 » »	»	0.68
MIDI (1)	10 — 16 — ...	793	455,384 25	574 25	793	390,944 39	492 99	16.48	»
LYON A GENÈVE	10 — 16 — ...	231	181,405 25	785 30	229	138,172 90	603 37	30.15	»
ARDENNES (1)	10 — 16 — ...	157	67,789 97	431 78	105	42,049 26	400 46	7.70	»
DAUPHINÉ	10 — 16 — ...	134	62,830 95	468 88	134	53,312 96	397 85	17.60	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	10 — 16 — ...	33	24,205 90	733 58	33	22,264 85	674 70	9.71	»
AUTRICHIENS (2)	10 — 16 — ...	1323	701,877 27	575 87	1323	781,134 45	590 42	»	2.46
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	10 — 16 — ...	1185	1,108,570 40	935 50	1070	914,054 31	854 25	9.51	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	3 — 9 — ...	482	271,441 89	563 57	455	235,708 87	518 04	8.70	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	3 — 9 — ...	57	20,128 99	353 14	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	27 août 2 — ...	214	165,696 25	774 28	194	100,953 84	520 38	48.70	» »
OUEST SUISSE	9 au 15 septembre..	80	43,910 47	549 » »	80	31,782 60	397 » »	38.» »	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie *en florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.03) pour la semaine du 10 au 16 sept. 1859, et sur le change de 2.38 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 781,134 35, d'après le bulletin de la Compag^e^. F. Grimaud.

Digitized by Google

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1859. Dépôt des coupons d'actions au porteur et des certificats d'inscription nominative depuis le 5 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Paiement des intérêts sur les obligations 3 et 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon et sur les obligations d'Andrézieux à Roanne, premier et second ordre, de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 50 c. par obligations nominatives et 12 fr. 17 c. par obligation au porteur : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1853), soit pour les obligations au porteur, impôt déduit, 24 fr. 40 c. ; pour les obligations nominatives, 25 fr. ; à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 09 c. (impôt déduit pour les actions au porteur), montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Paiement du dividende de l'année 1858, soit 10 fr. par action. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro du 10 septembre, page 786.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement des intérêts sur les actions de la Compagnie, en déduction de l'appel de 50 fr. par action qui sera en cours d'exécution du 1er au 10 octobre 1859 ; à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur obligations ; à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Compagnie. (Voir aux annonces de ce jour.)

A bureau ouvert. — **Banque des Etats-Unis en liquidation.** — Paiement des dividendes sur les obligations de l'emprunt de 900,000 liv. st. 6 0/0 de la Banque des Etats-Unis. (Voir l'avis publié dans nos annonces du 17 septembre.)

1er octobre. — **Société de granits de l'Ouest.** — Paiement de 25 fr. d'intérêts par action de 500 fr., chez MM. Beaussier et Cie, banquiers, boulevard Poissonnière, 14.

1er octobre. — **Société anonyme des mines, fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Paiement de 5 fr. par action privilégiée, coupon n° 4 : à Paris, au bureau de la Société, rue de Rivoli, 9.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Paiement d'un à-compte de 24 fr. 50 c. sur le dividende de 1859, impôt déduit pour les actions au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

10 octobre. — **Société anonyme des mines de la Loire.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 4 fr. 90 c. par action, impôt déduit. (Voir les détails à l'avis publié aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

APPELS DE FONDS

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Avis de rappel du versement de 100 fr. par action, dont le délai est expiré depuis le 10 décembre 1858. (Voir aux annonces de ce jour.)

20 septembre au 5 octobre. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr. par action ancienne de 250 fr. (Voir les détails aux annonces de ce jour.

1er au 10 octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel de 50 fr. par action, versement à Paris, rue de Provence, 50.

ÉCHANGES DE TITRES

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858.

Depuis le 19 août. — **Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.** — Echange des titres à raison de deux actions anciennes contre une nouvelle, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Echange des anciennes actions de la Société des chemins de fer lombards-vénitiens et de l'Italie centrale contre des actions de la nouvelle Société I. R. P. des chemins de fer du sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale. (Voir l'avis publié à ce sujet dans notre numéro du 3 septembre, p. 767.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er septembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Remboursement de 44 obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, et dont les numéros sont publiés dans nos annonces du 30 juillet, page 692.

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 15 septembre. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

1er octobre. — **Chemins de fer de l'Est.** — Remboursement des obligations de diverses séries sorties au tirage du 26 mai 1859. (Voir la liste par série de ces obligations aux annonces du 4 juin, page 517.)

1er octobre. — **Union des gaz.** — Remboursement à 250 fr. des obligations sorties au tirage du 6 août. (Voir la liste publiée aux annonces du 27 août.)

F. G.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 14 SEPTEMBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,894,685	772,367,125
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,000	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,419,685	410,492,125
Balance. . .	30,894,685	772,367,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,716,787	92,919,675
Compte courant de l'Etat créditeur.	8 508,922	212,723,050
Comptes particuliers. .	13,074,640	326,866,000
Billets à sept jours et autres.	859 292	21,482,300
	40,712,641	1,017,816,025
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,220,018	280,500,450
Créances particulières.	18,957,161	473,929,025
Bank-notes (portefeuille)	9,834,325	245,858,125
Numéraire.	701,137	17,528,425
Balance. .	40,712,641	1,017,816,025
Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	719,231	17,980,775
Compte courant des particuliers	7,240	181,000
Espèces et lingots. . .	494,400	12,360,000
Reste	2,985	74,625
Réserve	741,480	18,537,000
Diminution :		
Circulation des billets.	304,765	7,619,125
Portef. des particuliers.	59,709	1,492,725

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le 22 septembre, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, au tirage de 193 numéros d'obligations 5 0/0 appelées au remboursement.

Il a été procédé le même jour au tirage de 750 numéros d'obligations 3 et 4 0/0.

Le n° 114,426 gagne un lot de		100,000 fr.
Le n° 82,130	—	50,000
Le n° 71,603	—	20,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés à partir du 1er novembre 1859, les 4 0/0 au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

La liste complète de tous les numéros sortis sera insérée dans le prochain numéro du *Journal des Chemins de fer*.

Elle sera, en outre, adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fera la demande par lettre affranchie.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE BANQUE ET DE COMMERCE A SAINT-PÉTERSBOURG

Les nombreuses sollicitations pour emplois, ainsi que les demandes d'actions qui nous sont adressées, nous engagent à informer le public :

Que les premières seront transmises à la future direction appelée à la gestion générale des affaires de la Société, et

Que les demandes d'actions devront être adressées à notre co-signataire, M. Hansemann, gérant de la Société d'escompte à Berlin, auquel de commun accord est dévolu le soin de l'émission des actions et de tout ce qui y a rapport.

Nous hâterons autant que possible l'émission des actions, mais elle ne pourra avoir lieu toutefois qu'après que nos démarches tendant à constituer les organes dirigeants de la Société auront atteint leur but.

Désireux de nous montrer dignes de la confiance que le gouvernement impérial a daigné nous accorder par la concession de la Société générale de banque et de commerce à Saint-Pétersbourg, et jaloux de mériter également la confiance de nos actionnaires futurs, nous croyons devoir avant tout nous entourer de personnes dont l'expérience et les antécédents seront une garantie pour la bonne gestion des affaires et de bon augure pour la réussite de l'entreprise.

Les publications concernant : la nomination d'un comité organisateur (direction provisoire), l'émission des actions, et tout ce qui aura rapport à la constitution définitive de la Société, seront faites conformément aux statuts.

Berlin, Francfort-s-Mein et Bade, en septembre 1859.

HANSEMANN, DE HABER, DE MULHENS.

SOCIÉTÉ DES NU-PROPRIÉTAIRES.

La Société anonyme des Nu-Propriétaires, à Paris, rue Louis-le-Grand, n° 35, acquiert les nues propriétés et usufruits à prix ferme, participation et remérés : *Prêts aléatoires sur immeubles*; constitution de *rentes viagères*; bons à intérêts composés et assurances diverses.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Bouette.

Audience du 31 août.

TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER. — MARCHANDISES LIVRABLES DANS PARIS. — PAIEMENT DES DROITS D'OCTROI.

Lorsque des marchandises sujettes aux droits d'octroi sont livrables dans Paris le chemin de fer chargé du transport est autorisé à acquitter ces droits et le destinataire lui en doit le remboursement, quoiqu'il allègue que la véritable destination des marchandises était hors Paris.

Le chemin de fer de Lyon, chargé de transporter et de remettre à MM. Collin et C^e^, rue Quincampoix, 45, différents colis de produits chimiques, a acquitté, à l'entrée de Paris, les droits d'octroi montant à 220 fr.

MM. Collin ont refusé le remboursement de cette somme, prétendant que les marchandises étant destinées réellement pour Grenelle, ne devaient pas acquitter les droits d'entrée, et que s'ils eussent été prévenus de leur arrivée en gare, ils les eussent fait parvenir directement à Grenelle.

Assignés par le chemin de fer en paiement des frais de transport et en remboursement des droits d'octroi, ils s'étaient portés reconventionnellement demandeurs en paiement de dommages-intérêts, à raison du retard que la difficulté survenue entre eux et la Compagnie avait occasionné dans la livraison.

Après avoir entendu M^e^ Petitjean, agréé du chemin de fer de Lyon, et M^e^ Victor Dillais, agréé de MM. Collin et C^e^, le tribunal a statué en ces termes :

« Attendu que la lettre de voiture est le contrat qui règle les obligations du transporteur vis-à-vis du destinataire ; que, dans l'espèce, la lettre de voiture fait mention de l'obligation pour la Compagnie de Lyon de remettre les objets dont s'agit à Collin et C^e^, rue Quincampoix, 45, à Paris ;

» Attendu que les termes formels et précis de cette clause ne sauraient permettre l'interprétation arbitraire qui substituerait un usage prétendu au sens littéral du contrat ;

» Que la Compagnie, à défaut d'instructions contraires de la lettre de voiture, a dû se considérer comme autorisée à acquitter les droits d'octroi pour une marchandise livrable à domicile ;

» Attendu que le paiement des droits d'octroi n'est que la conséquence inévitable de l'entrée dans Paris des marchandises objet du litige ;

» Que cette conséquence fait partie du mandat de la Compagnie ; qu'il s'ensuit qu'elle l'a régulièrement accompli en acquittant ces droits pour parvenir à opérer la livraison dans les termes mêmes de la lettre de voiture ;

» Qu'il en résulte que c'est à bon droit qu'elle réclame à la fois et les frais de transport et 222 fr. 50 c., montant des droits qu'elle a payés ;

» Attendu que les marchandises dont s'agit ayant été refusées par le destinataire, sont restées dans les magasins de la Compagnie ; qu'il y a lieu, en conséquence, d'ordonner, conformément à la demande, que Collin et C^e^ seront tenus de faire enlever les marchandises contre le paiement des frais réclamés, ainsi que des droits de magasinage, à partir du 29 janvier 1859, sinon à autoriser la Compagnie à les faire vendre ;

» Attendu que de ce qui précède il résulte qu'il n'y a lieu de faire droit à la demande reconventionnelle de Collin ;

» Par ces motifs,

» Condamne Collin et C^e^ à payer à la Compagnie de Lyon 370 fr. 35 c., montant de la demande, avec intérêts ;

» Dit que dans la quinzaine du présent jugement, Collin sera tenu de prendre livraison des marchandises dont s'agit contre paiement de ladite somme, et de payer les frais de magasinage à partir du 29 janvier ; sinon, autorise la Compagnie de Lyon à faire vendre les marchandises dont s'agit en la forme accoutumée, par le syndic des courtiers de Paris, et à prélever sur le produit le montant des condamnations ;

» Déclare Collin et C^e^ non-recevables dans leur demande reconventionnelle, et les condamne aux dépens. »

COMPAGNIE I. R. PRIVILÉGIÉE DES CHEMINS DE FER LOMBARD-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Quatrième assemblée générale tenue à Vienne le 25 août 1859.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION. — RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs,

Le compte que nous avons à vous rendre des résultats de l'exercice 1858 a été retardé jusqu'à ce jour par suite des événements politiques ; les difficultés et les embarras que ces événements ont suscités, la désorganisation temporaire de notre personnel, l'absorption de toutes nos ressources et de tous nos agents pour les transports militaires, ne nous ont pas permis d'arrêter plus tôt les comptes de cet exercice. Si ce retard, que nous regrettons, a eu des inconvénients, il a du moins cet avantage que la réunion tardive de l'assemblée générale nous fournit l'occasion de vous rassurer sur les conséquences, en ce qui concerne la Compagnie, des graves circonstances que nous venons de traverser. Les craintes très-naturelles et très-fondées que ces circonstances avaient fait naître dans tous les esprits ne se sont heureusement pas réalisées ; les dégats matériels sont insignifiants et se réduisent à la destruction de deux ponts, l'un de 26 mètres de débouché sur le canal de la Muzza, dérivation de l'Adda, et l'autre de 30 mètres de débouché sur la Chiese. Sans doute une grande partie du trafic commercial de notre réseau a été suspendue, mais ce déficit s'est trouvé en grande partie compensé par les transports militaires ; sauf donc les retards dans les travaux et le temps d'arrêt dans les progrès de l'exploitation que ces événements ont entraînés, le réseau lombard-vénitien sort de cette dangereuse crise sans dommage appréciable.

Nous suivrons, dans l'exposé que nous avons à vous présenter, le même ordre que dans les rapports précédents ; nous commencerons par les travaux de construction et d'achèvement et nous terminerons par le compte rendu de l'exploitation.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET D'ACHÈVEMENT.

RÉSEAU CENTRAL ITALIEN.

Les études des différentes lignes à construire ont été complétées en 1858 ; tous les projets sont achevés à l'exception de celui de l'embranchement de Treviglio à Crémone.

La lacune de 102 kilom. 50 comprise entre Casarsa et Nabresina, et qui doit compléter la grande ligne de Vienne à Milan et à Turin, a été divisée en quatre sections, savoir :

De Casarsa à Udine.....	31 kil.	70
D'Udine à l'Isonzo (frontière d'Illyrie)..	18	70
De l'Isonzo à Sagrado	20	70
De Sagrado à Nabresina	25	40
Total égal.....	102 kil.	50

Les travaux de la première section commencés en 1857 ont été continués avec activité.

Les travaux de la deuxième section ont été adjugés en février, ceux de la troisième en juin et ceux de la quatrième en novembre. Les travaux ont été ralentis par suite de la guerre, mais ils n'ont éprouvé, sur aucun point, une interruption totale. Nous comptons que le pont du Tagliamento pourra être achevé dans le courant de cette année et que l'exploitation pourra, au commencement de l'année prochaine, être poussée jusqu'à Udine ou même jusqu'à Cormons (52 kilom. de Casarsa). Le pont sur l'Isonzo, près de Goritz, et la section de Sagrado à Nabresina ne pourront être achevés que dans le courant de l'année 1860.

On a continué à s'occuper du remaniement des stations des lignes en exploitation. Les travaux des stations de Mestre, Padoue, Vicence et Brescia ont été achevés ; la reconstruction et l'agrandissement

Digitized by Google

des ateliers et des remises de Vérone sont très-avancés; ces travaux seraient achevés s'ils n'avaient été interrompus par suite des difficultés soulevées par l'autorité militaire. Les formalités sans fin auxquelles ont été soumis les projets du chemin de ceinture de Milan en ont retardé l'exécution; après une instruction très-longue et beaucoup de débats la Compagnie a enfin été autorisée à traverser les terrains de l'ancien Lazaret au moyen d'un viaduc, et il a été possible d'attaquer la ligne entière. Les travaux étaient en pleine exécution lorsque la guerre est venue les arrêter; ils vont être repris en ce moment et pourront être terminés dans quelques mois; mais, en attendant, une voie provisoire, posée sur une route parallèle au tracé, a permis d'établir une communication temporaire entre la ligne de Milan à Venise et celle de Milan à Turin, et d'éviter ainsi la rupture de charge qu'entraînait jusqu'ici la traversée de Milan.

RÉSEAU LOMBARD-VÉNITIEN.

La section de Milan au Tessin a été ouverte le 18 octobre jusqu'à Magenta sur une longueur de 27 kilomètres. La lacune de 5 kilomètres entre Magenta et la frontière exigeait des remblais considérables et un pont sur le Naviglio, grande dérivation du Tessin. Ces travaux ont été achevés en avril dernier, et lorsque la guerre est survenue il ne restait, pour compléter la jonction avec la ligne de Turin à Novare, qu'à poser les rails sur le pont de Buffalora, qui appartient à l'Etat, mais sur lequel, aux termes du cahier des charges, la Compagnie est autorisée à poser une voie. Bien que deux arches de ce pont aient été gravement compromises, il a été possible de les consolider et de réaliser cette jonction, en sorte que l'exploitation se fait sans rupture de charge.

RÉSEAU CENTRAL ITALIEN.

Sur le réseau Central-italien les travaux de la ligne de Plaisance à Bologne ont été continués avec une très-grande activité pendant toute l'année 1858; à la fin de cette année les terrassements et les ouvrages d'art étaient presque terminés; les bâtiments des stations et les maisons de garde étaient en cours d'exécution sur toute la ligne. A Plaisance seulement, dans le rayon des fortifications de la place, les travaux se trouvaient fort en retard, les projets présentés par la Compagnie n'étant pas encore approuvés par l'autorité autrichienne. La Compagnie était en mesure de livrer cette ligne à l'exploitation au 1er juillet; mais, retardée par les événements, cette ouverture a cependant eu lieu le 21 juillet.

Entre Bologne et le faîte des Apennins tout est prêt pour le commencement des travaux. De Capo-Faldo à Pistoja, les travaux ont marché avec lenteur, particulièrement ceux du grand souterrain que l'on ouvre au faîte des Apennins; une mise en demeure vient d'être adressée aux entrepreneurs pour qu'ils se mettent en mesure de continuer leurs travaux avec plus d'activité.

USINES A CHAUX HYDRAULIQUE.

Une régie intéressée a été organisée pour l'exploitation de cinq usines à chaux hydraulique que la Compagnie fait établir à ses frais : deux de ces usines sont situées dans le royaume lombard-vénitien; elles ont été mises en activité vers la fin de l'année. Sur les trois autres qui sont situées dans l'Italie centrale, deux sont presque terminées et vont commencer à fonctionner régulièrement; l'établissement de la troisième, celle de Scandiano, a été retardé par diverses formalités relatives à l'acquisition des terrains et aux autorisations qu'il fallait obtenir du gouvernement de Modène.

MATÉRIEL DE LA VOIE.

Les fournitures de matériel pour la voie sont maintenant très-avancées : sur 65,000 tonnes de rails qui ont été commandées, 56,000 tonnes étaient fabriquées à la fin de décembre. L'emploi de ce matériel continue à se faire régulièrement, tant sur les lignes nouvelles que sur les anciennes lignes où les voies doivent être renouvelées.

MATÉRIEL ROULANT.

La fabrication du matériel roulant s'est continuée avec beaucoup d'activité pendant cet exercice : sur 170 locomotives commandées aux usines, 156 étaient livrées ou prêtes à l'être à la fin de décembre; 143 voitures à voyageurs et 1,227 wagons divers avaient été livrés; un grand nombre d'autres voitures et wagons étaient presque achevés dans les ateliers des constructeurs.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1858.

L'état suivant indique les dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1858 pour les travaux d'établissement proprement dits.

	DÉPENSES		
	Pendant les années antérieures.	Pendant l'année 1858.	Total.
1. *Réseau Lombard-Vénitien.*	Lires autr. c.	Lires aut. c.	Lires autr. c.
Frais généraux	389.986 65	512.031 56	902.018 21
Constructions	9.998.771 46	30.505.922 77	40.504.694 23
Approvisionnement de la voie	8.554.230 72	1.833.246 85	10.387.477 57
Total. . .	18.942.988 83	32.851.201 18	51.794.190 01
2. *Réseau de l'Italie centrale.*			
Frais généraux	470.978 55	478.973 50	949.952 05
Constructions	6.757.667 39	13.394.388 81	20.152.056 20
Approvisionnement de la voie	» »	4.802.753 77	4.802.753 77
Total. . .	7.228.645 94	18.676.116 08	25.904.762 02
3. *Les deux réseaux réunis.*			
Frais généraux	860.965 20	991.005 06	1.851.970 26
Constructions	16.756.438 85	43.900.311 58	60.656.750 43
Approvisionnement de la voie (matériel en magasin, 31 décembre 1858)	8.554.230 72	6.636.000 62	15.190.231 34
Total. . .	26.171.634 77	51.527.317 26	77.698.952 03

La dépense totale pour chacun des deux réseaux se résume comme il suit :

RÉSEAU LOMBARD-VÉNITIEN.

Réseau en exploitation acquis de l'Etat,		13.163.842 65
Ligne de Coccaglio à Treviglio,		8.921.005 85
Lignes diverses en construction,		13.101.021 23
DÉPENSES GÉNÉRALES DU RÉSEAU.		
Dépenses générales de la construction.		
Antérieurement à 1858,	4.129.947 30	
Pendant l'année 1858,	6,573.897 08	10.703.844 47
Participation pour 4/11 dans les frais généraux communs.		
Antérieurement à 1858,	389.986 65	
Pendant l'année 1858,	512.031 56	902.018 21
Dépenses de la fondation de la Société,		557.020 39
Usines à chaux,		521.218 90
Matériel d'exploitation en service,		20.348.474 85
Matériel de la voie en approvisionnement (magasin général),		10.387.477 57
Matériel en construction dans les ateliers de la Compagnie,		868.323 48
A-compte payés sur le matériel en construction chez les fournisseurs,		4.814.812 08
Total,		84.289.959 68

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

Ligne de Plaisance à Bologne, fr.	15.553.249 66	
Embranchement de Bologne à Pistoja,	1.038.877 18	
Embranchement de Borgoforte,	112.554 27	
DÉPENSES GÉNÉRALES DU RÉSEAU.		
Dépenses générales de la construction.		
Antérieurement à 1858,	1.083.081 30	
Pend[t] l'année	1.520.378 05	2.603.459 35
Participation pour 3/11 dans les frais généraux communs.		
Antérieurement à 1858,	154.937 99	
Pendant l'année,	82.421 73	237.359 72
Frais spéciaux.		
Antérieurement à 1858,	253.897 54	
Pendant l'année,	333.353 88	587.251 42
Usines à chaux,		268.655 69
Matériel de la voie en approvisionnement,		4.169.057 09
Matériel de l'exploitation en service,		23.535 51
Valeur des travaux et du matériel acquis de l'ancienne Société, déduction faite de la vente pour 60,000 fr. à Lapini et C[e],		6.780.000 »
Total,		31.373.999 89
Qui, au change de 115.20 produisent,		36.142.847 87

Digitized by Google

Prix d'achat du réseau Lombard-Vénitien,	70.000.000 »	
Reste dû à l'Etat,	30.000.000 »	
Payé à l'Etat,	40.000.000 »	
Sur lesquels les magasins se sont déjà débités de	5.380.681 45	
Reste en compte à la construction,		34.619.318 55
Dépenses totales au 31 décembre 1858,		155.052.126 10

Il a été réalisé jusqu'en 1858 :

250 fr. ou l. a. 288 par action, soit pour 312,500 actions,	90.000.000 »
275 fr. ou l. a. 316 par obligation, soit pour 156,250, 1re émission,	49.500.000 »
Produit net de la vente de 43,750 obligations 2e émission,	12.906.309 34
Produit net de la vente de 2,787 obligations 3e émission,	823.165 »
Total de l'actif,	153.228.474 34
Total du passif,	155.052.126 10
Insuffisance,	1.823.651 76

Les dépenses faites au 31 décembre 1858 excèdent donc d'environ 1,800,000 l. a. le chiffre des ressources réalisées. Cet excédant a été couvert par les versements faits par l'à-compte de la nouvelle Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche.

EXPLOITATION.

Des progrès remarquables ont été réalisés dans le service de l'exploitation dans le courant de l'exercice 1858. Le personnel a été complété et amélioré; le matériel a été perfectionné et mis au niveau des besoins; la plus grande régularité s'est établie dans toutes les parties du service; le trafic s'est développé, et des économies notables ont été réalisées sur les frais d'exploitation.

Le service de la petite vitesse, qui s'arrêtait jusqu'ici à Brescia, a pu par suite de l'ouverture de la section de Coccaglio à Treviglio, être poussé jusqu'à Milan dans le courant de janvier. Plusieurs services de correspondances ont été organisés, et plusieurs autres étaient sur le point d'être mis en activité lorsque la guerre est survenue.

Les recettes de l'exploitation pendant l'année 1858 se sont élevées à L. C.	12.734.293 11
Les dépenses de l'exploitation proprement dite, à	5.770.802 93
Reste pour produit net,	6.963.490 18

Les frais d'exploitation ont donc été de 45.32 0/0 de la recette brute.

Recettes de l'exploitation en 1858,	12.734.293 11
— — en 1857,	10.450.617 61
Augmentation en 1858,	2.283.675 50

La longueur des lignes exploitées a été de 456 kilomètres pendant 290 jours, et de 483 kilomètres pendant 75 jours, ce qui donne pour l'année entière une longueur moyenne exploitée de 462 kilomètres.

La recette moyenne par kilomètre a donc été, pour l'année 1858, de lires,	27.563
En 1857, elle avait été de	25.243
Augmentation en 1858,	2.320

soit 9.19 0/0.

Le tonnage des marchandises transportées a été, en 1858, de	334.942
Il avait été, en 1857, de	211.128
Augmentation en 1858, de	123.814

soit 58,64 0/0.

Les frais de traction qui, en 1857, s'étaient élevés à lire 1.13 par kilomètre, n'ont plus été en 1858 que de l. 0,83, non compris les frais d'entretien des voitures et wagons.

Les progrès réalisés en 1858 sont donc satisfaisants, et tout annonçait qu'ils continueraient en 1859. La perturbation apportée par la guerre dans le trafic et dans l'organisation de la Compagnie n'a pu manquer de nuire au développement de notre exploitation, mais, ainsi que nous l'avons dit plus haut, les produits commerciaux qui faisaient défaut ont été compensés par les transports militaires: et quant aux améliorations et aux économies à réaliser dans l'exploitation, si rien n'a pu être fait, rien du moins n'a été compromis. Nos principaux employés français obligés de quitter l'Italie, ont laissé un personnel bien organisé, et le service a continué à se faire d'une manière aussi satisfaisante que pouvaient le permettre les difficultés des circonstances. A partir du moment où les troupes françaises sont entrées à Milan, le Conseil d'administration a donné des pleins pouvoirs au Comité de Paris et aux administrateurs de Milan pour pourvoir à toutes les nécessités de la situation; des mesures ont été prises pour réorganiser immédiatement l'exploitation et pour remplacer le matériel qui manquait. Les plus grands efforts ont été faits pour réparer de suite les deux ponts renversés, et pour combler au moins provisoirement les deux lacunes qui existaient encore dans la traversée de Milan et au passage du Tessin, si bien que, dès les derniers jours du mois de juillet, on a pu circuler, sans rompre charge, de Desenzano près Peschiera à Turin. Le gouvernement français ayant chargé, par voie de réquisition, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée de pourvoir le plus promptement possible à l'insuffisance du matériel, 16 machines neuves ont été achetées dans diverses usines françaises pour compte de la Compagnie, et 200 wagons à marchandises environ appartenant à la ligne de Paris à Marseille ont été expédiés à Gênes et de là à Milan.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1858.

	L.	C.
Le produit net de l'exploitation est, ainsi que nous venons de l'indiquer..	6.963.490	18
Produits des placements de fonds.	1.389.612	84
Intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction et non encore exploitées..	2.598.426	»
Total. . . .	10.951.529	02

Les charges de l'exercice sont les suivantes :

Service des intérêts des actions :

	L.	C.
8.64 (2 semestres) sur 312.500 actions pour L. a. 172.80 versées.	2.700.000	.
0.96 (4 mois) sur 312.500 actions pour L. a. 57.60 versées au 1er septembre. . .	300.000	.
0.48 (2 mois) sur 312.500 actions pour L. a. 57.60 versées au 15 novembre.	150.000	.

Service des intérêts des obligations.

	L.	C.
2 Semestres sur 156,250 obligations 1re émission à 17.28,	2.700.000	»
2 Semestres sur 43,750 obligations 2e émission à 17.28,	756.000	»
2 Semestres sur 2,787 obligations 3e émission à 17.28,	48.159	36
	3.504.159	36
A déduire 1,090 coupons annulés,	9.417	60
Reste,	3.494.741	76
Frais généraux,	512.631	50
	4.006.773	32
	7.156.773	32
		3.794.755 70
A porter à la réserve 5 0/0 du produit net,	189.737	78
Plus 5 0/0 sur L. 72.727 24 — 4/11 des jetons de présence (L. 200,000 annuellement),	3.636	36
		193.374 14
		3.601.381 56
Solde de l'exercice 1857,		1.556 20
Total disponible,		3.602.937 76

Soit par action L. 11.52 qui seront payées à dater du 1er octobre.

Toutefois les actionnaires qui effectueront le versement exigible à partir du 1er septembre prochain pourront donner en paiement les coupons de dividende à raison de fr. 10 ou sch. 8.

Le paiement de ce dividende liquidera d'une manière définitive les comptes de la Société Lombard-Vénitienne, dont l'actif et le passif, établis conformément aux divers comptes que nous venons de soumettre à votre approbation, seront reportés aux écritures de la Compagnie du Sud qui lui est substituée activement et passivement à partir du 1er janvier 1859.

Extrait du procès-verbal de la séance de la quatrième assemblée générale du 25 août 1859.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE.

Dans la quatrième assemblée générale tenue le 25 août 1859, les actionnaires de la Société I. R. privilégiée des chemins de fer Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale ont, après la lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration, adopté à l'unanimité la résolution suivante :

« L'assemblée générale approuve le rapport et le » bilan présentés par le Conseil d'administration, et » fixe le dividende pour 1858 à L. a. 11,52 c., soit » fr. 10 ou schellings 8 par action, qui seront payés » à partir du 1er octobre. »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 25 août 1859.

Messieurs,

Notre Société venait à peine d'être constituée lorsque sont survenus les événements politiques qui viennent d'ébranler l'Europe entière, et qui, par la nature même des choses, devaient avoir sur les intérêts que nous représentons la plus grave et la plus fâcheuse influence.

Une partie importante de notre réseau se trouvait, en effet, sur le territoire qui allait devenir le théâtre

Digitized by Google

de la guerre. Le blocus maritime ne pouvait manquer de tarir les principales sources de notre trafic.

Nous n'étions pas encore en possession de la ligne du Sud.

La nature même de notre Compagnie, formée principalement de capitaux étrangers, représentée par des administrateurs et par des chefs de service en partie Français, rendait très-délicates les relations avec le gouvernement.

La détérioration rapide du change devait entraîner des pertes très-considérables en atténuant les recettes, et en rendant onéreux les paiements à l'étranger.

La perspective que nous créait la guerre était donc des plus sombres, et elle ne justifiait que trop les alarmes des capitalistes intéressés dans notre entreprise.

La situation du Conseil d'amiuistration était elle-même des plus difficiles.

Notre réseau étant le principal moyen de transport pour l'armée, tout devait être subordonné aux nécessités militaires.

Nous étions sur le point de prendre possession de la ligne du Sud lorsque la guerre a éclaté.

Notre droit n'était pas douteux et n'était point d'ailleurs contesté. Mais, d'une part, cette importante opération n'était guère praticable au milieu d'une aussi grande crise, et elle eût entraîné pour la Compagnie une responsabilité que le Conseil d'administration croyait prudent de décliner. De l'autre, le gouvernement hésitait à se dessaisir d'une ligne sur laquelle reposaient, en ce moment, les plus grands intérêts du pays.

La stricte application du droit pouvait-elle, dans ces circonstances, être réclamée par la Compagnie? Pouvait-elle être concédée par le gouvernement? N'y avait-il pas lieu de céder devant la force majeure des événements?

Vous penserez sans doute, comme le Conseil d'administration, qu'il n'y avait pas à hésiter, et que la force des choses rendait une transaction inévitable.

La ligne du Sud a, en conséquence, continué d'être exploitée par les agents de l'État, pour le compte de la Compagnie, et sous l'autorité du Conseil d'administration.

Cet état de choses, qui ne nous mettait pas en possession complète, avait pour effet de retarder notre organisation définitive; mais il mettait la Compagnie à l'abri de toute responsabilité.

La situation du réseau Lombard-Vénitien était différente.

Là, nous étions depuis longtemps en possession. Notre organisation était complète, et nous étions en mesure, ainsi que l'événement l'a prouvé, de faire face à tous les besoins.

Mais nos principaux chefs de service étaient Français et durent se retirer au début de la guerre. Les employés français, placés sous leurs ordres et un certain nombre d'employés italiens, furent éloignés sur la demande du gouvernement impérial, et une grave perturbation a été ainsi apportée dans l'organisation de nos divers services.

Telle était notre situation sur le réseau du Sud et sur le réseau Lombard-Vénitien. Vous comprendrez facilement tout ce qu'elle a dû entraîner de soucis, de démarches et de mécomptes.

La crise est aujourd'hui passée, et le moment est venu de nous rendre compte de ses conséquences et de porter remède à celles qui se font encore sentir.

Ainsi que nous l'avons exposé dans le rapport à l'assemblée générale de la Compagnie Lombard-Vénitienne, les dégâts matériels résultant de la guerre sont peu considérables.

Jusqu'ici les recettes des transports militaires ont compensé et au delà celles qui nous manquaient par suite de la suspension du trafic commercial et industriel.

Nous allons nous occuper de l'organisation de nos services sur la ligne du Sud; et, quant à la nouvelle organisation à donner au Lombard-Vénitien, nous attendrons pour vous en entretenir, que la situation politique des divers États italiens ait été définitivement réglée.

Mais, quels que soient les arrangements à intervenir, nous ne doutons pas que ces États ne tiennent convenablement compte des droits et des intérêts de la Compagnie.

Après avoir ainsi échappé aux graves préjudices que nous avions à redouter de la guerre, nous n'aurions qu'à nous féliciter de l'issue de cette grande crise, s'il ne nous restait à triompher d'une grave difficulté qui résulte pour nous de la dépréciation des valeurs, difficulté qui nous oblige à vous proposer une modification du cahier des charges et des statuts.

Au moment où la Compagnie du Sud s'est formée, la reprise des paiements en espèces par la Banque était une mesure résolue et en voie d'exécution, et l'établissement de monnaie métallique garanti par une convention monétaire.

Il était donc sans intérêt de se préoccuper de la dépréciation possible des banknotes.

Les statuts, aussi bien que le cahier des charges, furent rédigés dans l'hypothèse d'une circulation exclusivement métallique, et les dispositions insérées dans le cahier des charges et dans les statuts de la Compagnie Lombard-Vénitienne, en vue de pourvoir aux variations du papier monnaie, furent supprimées dans les nouvelles rédactions.

Il importe aujourd'hui de rétablir ces dispositions, afin de mettre un terme, pour l'avenir, aux pertes qui résultent pour la Compagnie de la dépréciation des banknotes, conséquence d'événements que personne ne pouvait prévoir.

L'une de ces dispositions appartient au cahier des charges: elle a pour objet de stipuler que les tarifs seront perçus en monnaie d'or ou d'argent, ou en monnaie autrichienne, selon le cours du moment.

L'autre disposition appartient aux statuts: elle est relative aux versements à faire sur les actions, et elle a pour objet de stipuler que ces versements seront exigibles en or ou en argent, ou en monnaie autrichienne, au cours du jour du versement.

Nous vous demandons l'autorisation de proposer, en votre nom, à la sanction du gouvernement, ces deux modifications aux statuts et au cahier des charges.

Il est bien entendu que la mesure qui concerne les versements sera applicable au versement exigible, à partir du 1er septembre. L'appel de ce versement, qui devait, dans tous les cas, être fait en octobre, a été avancé d'un mois, pour faciliter la négociation des actions à terme à la Bourse de Paris, mais la faculté d'en retarder le paiement jusqu'au 15 octobre a été réservée aux actionnaires.

Au moyen des deux mesures que nous soumettons à votre approbation, nous pourvoirons, pour l'avenir, aux inconvénients que pourrait entraîner, pour la Compagnie, la dépréciation des valeurs; et, quant aux pertes que nous avons à supporter pour le passé, elles seront couvertes et au delà par l'augmentation des recettes qui dépassent de beaucoup nos prévisions.

Nous avons, en effet, évalué, lors de la formation de la Compagnie, le produit total de l'année 1859 à 50 millions de francs, et ce chiffre sera bien près d'être atteint au 1er septembre. Un excédant considérable sur les produits est donc assuré, et cet excédant compensera largement, nous n'en doutons pas, les pertes et les mécomptes qui résultent pour la Compagnie des événements politiques.

Extrait du procès-verbal de la première assemblée générale extraordinaire du 25 août 1859.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Dans la première assemblée générale extraordinaire tenue à Vienne le 25 août 1859, les actionnaires de la Compagnie I. R. privilégiée des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie centrale, après avoir entendu la lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration, ont pris, à l'unanimité, la résolution suivante, portée à l'ordre du jour:

« Le Conseil d'administration est autorisé à solliciter du gouvernement les changements qu'il est » nécessaire d'introduire dans les dispositions du » cahier des charges et des statuts, pour établir que » les tarifs de la Société seront à l'avenir perçus en » monnaie d'or ou d'argent, ou en monnaie autrichienne au cours du jour, et que les versements sur » les actions n'auront lieu désormais qu'en monnaie » d'or ou d'argent, savoir: à Paris, en francs; à Londres, en livres sterling; à Vienne, en monnaie » autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres du jour du versement, et dans les autres villes » qui seront désignées par le Conseil d'administration, » aux caisses et conditions que le Conseil d'administration fixera. »

FORGES.

Saint Dizier, 18 septembre:

La situation de notre marché est sans changement. Les affaires ont un courant assez faible, et les prix se maintiennent.

En fonte affinage, on a vendu, suivant la qualité, 120 fr. et 122 fr. 50. On nous dit qu'une usine de la Haute-Blaise a vendu 122 50 et 123 fr. à l'usine.

Cours de ce jour, 17 septembre:

Fontes.

Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,	122	50
Fonte pour 2e fusion n° 1,	145	»
— — n° 2,	135	»

Fers martelés.

Fers martelés, demi-ronds à la bouille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	300	»
Branches de courbes,	310	»
Essieux ordinaires,	320	»

Fers laminés.

Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 20 fr. entre les trois classes suivantes.	260	270
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	330	340
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	260	270
Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	280	290
— n° 20,	290	300

Articles fabriqués.

Le fil de fer puddlé vaut 29 et 30 fr. le n° 20. — La pointe, 44 fr. le n° 18 avec bonification de 2 à 4 0/0. — Chaîne, 63, 64 fr. les numéros assortis. Le tout franco Paris.

MÉTAUX.

Paris, 8 septembre.

Cuivre	de Russie Demidoff et Laval,	285	» —
	d'Angleterre, Best Selected,	275	» —
	Tough, Cake et Tile,	267	50 —
	du Lac Supérieur,	285	» —
	de Suède,	270	» —
	laminé rouge,	320	» —
	— jaune,	260	» 280
Etain	Banca,	275	» —
	des Détroits (brillant),	370	» —
	anglais,	350	» —
Plomb	de France,	63	» —
	d'Espagne,	64	» —
	laminé,	72	» —
Zinc	brut de Silésie,	57	» —
	laminé,	75	» —

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 13 septembre:

Voici nos prix: Warrants numéros mélangés, 63 fr. 75; Gartsherrie n° 1, 68 à 68 50; dito n° 3, 66 55; Calder, n° 1, 68 75, à bord à Glascow, paiement comptant sans escompte.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1614 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 37e semaine.

Du 10 au 16 septembre 1859.

164.604 Voyageurs	329.370 23
Bagages, Marchandises, etc.	751.218 57
Total	1.280.588 80
Recettes antérieures	39.755.188 66
Total	41.035.777 46
37e semaine de 1859	1.280.588 80
Semaine correspondante de 1858	1.236.071 47
Différence	44.517 33
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	41.035.777 46
— — 1858..	37.447.974 25
Différence	3.587.803 21

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.280 kil.

Du 10 au 16 septembre 1859.

124.718 Voyageurs	566.873 02
Bagages, Marchandises, etc.	767.248 21
Total	1.334.121 23
Semaine correspondante de 1858	1.202.523 50
Différence	131.597 73
Recettes depuis le 1er janvier 1859.	44.907.726 16
— — 1858.	39.976.828 32
Différence	4.930.897 84

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Août 1859.

Voir le numéro du 10 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1346 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

Voyageurs	900.661 35
Bagages et Marchandises	1.241.982 18
Total	2.142.643 53
Semaine correspondante de 1858	1.813.692 86
Différence	328.950 67
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	71.072.340 42
— — 1858..	54.409.353 28
Différence	16.662.987 14

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 489 kilomètres
1858. — 451 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

Voyageurs	138.243 15
Bagages et Marchandises	197.213 »
Total	335.456 15
Semaine correspondante de 1858	305.948 32
Différence	30.507 83
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	10.583.433 75
— — 1858..	9.340.645 53
Différence	1.242.788 22

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1108 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

369.830 Voyageurs	659.629 09
Marchandises, etc. — Grande vitesse	74.703 90
— — Petite vitesse	466.095 92
Total	1.200.519 51
Semaine correspondante en 1858	1.052.713 25
Différence	147.806 26
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	34.795.982 02
— — 1858	30.102.169 15
Différence	4.693.812 87

NORD.

1859. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

187.467 Voyageurs	498.845 67
Bagages, Marchandises, etc.	751.155 87
Total	1.250.001 54
Semaine correspondante de 1858	1.200.262 89
Différence	49.738 65
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	39.046.953 41
— — 1858..	37.712.183 21
Différence	1.334.770 20

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 10 au 16 septembre 1859

CHEMIN DE FER.

57.579 Voyageurs	210.597 68
Bagages, Marchandises, etc.	244.796 57
Total	455.384 25
Canal latéral et canal du Midi	48.187 01
Total	503.571 26
37e semaine 1858. Chemin de fer	390.941 39
— — Canal	27.395 21
Total	418 339 60
Chemin de fer, différence sur 1859	64.430 86
Canal, — —	20 791 80
Total	85.231 66
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	15.683.431 15
— — 1858..	11.445.402 27
Différence	4.238.028 88

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 216 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 10 au 16 septembre 1859

26.290 Voyageurs	103.186 25
Bagages et Marchandises	78.219 »
Total	181.405 25
Semaine correspondante de 1858	138.172 90
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.869.122 31
— — 1858..	3.237.423 25

ARDENNES.

Section de Reims à Laon et de Reims à Mézières-Charleville et à Sedan.

1859. — Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1858. — — 105 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

15.019 voyageurs	27.243 31
Bagages, Marchandises, etc.	40.546 66
Total	67.789 97
Semaine correspondante de 1858	42.069 26
Différence	25.720 71
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.186.447 79
— — 1858..	908.493 35
Différence	1.277.954 44

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres
1858. — 131 —

Du 10 au 16 septembre 1859

19.640 Voyageurs	38.045 05
Bagages, Marchandises, etc.	24.785 90
Total	62.830 95
Semaine correspondante de 1858	53 312 96
Différence	9.517 99
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	1.886.404 87
— — 1858..	1.112.904 72
Différence	773 500 15

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1859.

Voyageurs	2.206 40
Bagages, Marchandises, etc.	21 909 50
Total	24.205 90
Semaine correspondante de 1858	22.264 85
Différence	1.941 05
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	858.862 55
— — 1858..	648 011 50
Différence	210.851 05

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 10 au 16 septembre 1859

49.646 Voyageurs ..... En florins	131.000 »
871.925 quintaux Marchandises	244.300 »
Total	375.300 »
Semaine correspondante de 1858	325.342 »
Différence	49.967 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	12.272.050 »
— — 1858..	10.255.308 »
Différence	1.916.742 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 661 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 10 au 16 septembre 1859.

Ligne de Trieste.

58 243 Voyageurs	198.207 35	
Bagages et Marchandises	607.150 55	805.357 90

Ligne Lombard-Vénitienne.

64.313 Voyageurs	160.872 50	
Bagages et Marchandises	142.340 »	303.212 50
Total		1.108.570 40
Semaine correspondante de 1858		914.053 31
Différence		194.516 09

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859..	42.765.636 60
— — 1858..	26 370.181 79
Différence	16.395.454 81

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 3 au 9 septembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

22.081 Voyageurs.....	90.016 22
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	13.008 28
— (petite vitesse)	168.415 39
Total de la semaine.....	271.441 89

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1858 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

10.983 voyageurs.....	14.970 71	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.638 92	20.128 97
Marchandises (petito vl .)	2.513 34	
Total des deux lignes réunies.....		291.570 86
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		7.465.147 10
Total.....		7.756.717 96

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 211 kilomètres.
1858. — 204 —

Du 27 août au 2 septembre 1859.

32.095 Voyageurs.....	76.304 23
Bagages, Marchandises, etc.....	59.720 21
Recettes diverses	302 75
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	29.361 06
Total..	165.696 25
Recettes correspondantes de 1858...	100.953 84
Différence.....	64 742 41
Recettes depuis le 1er janvier 1850..	4.890.682 35
— — 1858..	2.845.422 75
Différence.....	2.054.259 58

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 9 au 15 septembre 1859

5.397 Voyageurs.....	2.090 60
Marchandises.....	200 40
Total.....	2.291 »

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 230 kilomètres.
1858. — 206 —

Du 10 au 16 septembre 1850

41.347 Voyageurs	92.083 50
Bagages, Marchandises.....	52.658 16
Total.....	144.731 66
Semaine correspondante de 1858.....	114.004 07
Différence.....	30.727 59
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.639.496 61
— — 1858..	2.554.550 73
Différence.....	1.091.945 88

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 9 au 15 septembre 1859.

18.213 Voyageurs	28.993 25
Bagages, Marchandises, etc.....	14.917 22
Total.....	43.910 47
Semaine correspondante de 1858....	31.782 60
Différence.....	12 127 87
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	1.078.703 25
— — 1858...	718.984 46
Différence.....	359.808 79

NORD-EST SUISSE.

Août 1859.

Voir le numéro du 17 septembre.

CENTRE BELGE.

Août 1859.

Voir le numéro du 17 septembre.

ANVERS A GAND.

Août 1859.

Voir le numéro du 10 septembre.

HAINAUT ET FLANDRES.

Août

Voir le numéro du 10 septembre.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois d'août 1859.....	122.261 21
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	1.082.157 07
Total.....	1.204.418 28

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)

1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.844 Voyageurs.....	2.591 15
Bagages, Marchandises, etc.....	7.468 35
Total.....	10.059 50
Recettes antérieures.....	105.487 65
Total.....	115.547 15

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859	0/0.
Août...	71.075 25	78.421 65	6.756 40	9 41
8 1ers mois...	651.275 12	752.713 48	101.438 36	15 57

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	soit 0/0
Août	759.574 70	695.258 70	64.316 »	9.25
8 1ers mois	9.311.260 99	8.337.831 48	973.429 51	11.67

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en août 1859...	58.300
Becs éclairés en août 1858.....	50.888
Augmentation août 1859.....	7.412 becs
Recettes du gaz. — Août 1859	153.519 22
Recettes du gaz. — Août 1858	131.855 77
Augmentation en août 1859.....	21.663 45

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Voir le numéro du 10 septembre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

PAIEMENT DU 15e COUPON DES ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et d'un à-compte de 15 fr. sur le dividende de l'exercice courant (1859), soit 30 fr. par action entière, sera effectué, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement, en ce qui concerne les titres au porteur, sera réduit, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

A 29 fr. 12 c. pour les actions entières ;

A 14 fr. 42 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription nominative sont reçus, depuis le 15 septembre courant, de dix heures à deux heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11. On délivre aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur de la Compagnie,

C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843) que le paiement du semestre d'intérêts, échéant le 1er octobre, aura lieu, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Les coupons au porteur auront à subir une retenue de 60 centimes par coupon (loi du 23 juin 1857). Les porteurs recevront donc net par coupon..... 24 fr. 40 c.

Les porteurs de certificats nominatifs recevront la totalité du coupon, soit..... 25 fr. 00 c.

A partir de la même époque (1er octobre), la Compagnie de l'Est opérera le remboursement, au taux de 1,250 fr., des 37 obligations désignées pour l'amortissement au tirage du 26 mai 1859, et dont les numéros suivent :

13, 25, 138, 252, 358, 360, 363, 416, 438, 445, 524, 603, 654, 703, 743, 749, 793, 910, 940, 1021, 1317, 1378, 1455, 1485, 1647, 1831, 1901, 1935, 1947, 2028, 2109, 2132, 2187, 2408, 2467, 2510, 2738.

Les propriétaires des obligations sorties devront les présenter pour en obtenir la liquidation.

CHEMIN DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION NORD.

MM. les porteurs d'obligations 3 et 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er octobre prochain, seront payés à la caisse centrale, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 65 c. par coupon d'obligation 5 0/0, et 20 c. par coupon d'obligation 3 0/0.

MM. les porteurs d'obligations d'Andrezieux à Roanne, premier et deuxième ordre de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais, sont également prévenus que les intérêts de ces titres, échéant le 1er octobre prochain, seront payés à la même caisse, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 25 c. par coupon.

Les intérêts des titres nominatifs seront payés sans déduction, à partir du 1er octobre, sur la présentation de ces titres.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons sont reçus, depuis le 20 septembre, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU.

(Lyon à la Méditerranée.)

17, *rue Laffitte.*

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. — Emprunt de 60 millions.

Le semestre d'intérêts échéant le

Digitized by Google

1er octobre 1859, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, Lyon et Marseille, et par les succursales de la Banque de France, dans les villes où la Compagnie n'a pas de services spéciaux.

Ce paiement sera fait à raison de :
12 fr. 50 par obligation nominative;
12 fr. 17 par coupon d'obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

MM. les porteurs d'obligations peuvent déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à compter du 20 courant, de 10 heures à deux heures.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le neuvième coupon des actions de la Compagnie, échéant le 1er octobre 1859, est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0, garanti par l'Etat, et sera payé, à dater du 1er octobre prochain, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ce paiement sera réduit à 17 fr. 09, *pour les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le *jeudi 29 courant*, à Chambéry, à trois heures.

Tout porteur de *vingt actions* est de droit membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes ou des procurations a lieu contre la présentation des titres, depuis le 15 courant jusqu'au 26, à trois heures après-midi :

A Paris, au siége de l'administration centrale, rue Basse-du-Rempart, 48 bis ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de la Compagnie, gare de Porte-Suse.

Paris, le 8 septembre 1859.

Par ordre du conseil d'administration,
Le secrétaire,
L. Le Provost.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il est fait un appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr., par action ancienne de 250 fr.

Ce dernier cinquième devra être versé : moitié, soit fr. 50 par action nouvelle, ou 25 fr. par action ancienne, à partir du 20 septembre au 5 octobre 1859 ; et l'autre moitié, du 15 au 30 novembre suivant.

Les actionnaires qui désireront se libérer par anticipation du second versement, seront bonifiés de l'intérêt, à raison de 5 0/0 par an.

Les actionnaires qui n'auront pas effectué leurs versements aux époques précitées, devront l'intérêt de retard, conformément aux statuts, à raison de 6 0/0 par an.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions ou obligations (premier emprunt) de cette Compagnie sont prévenus que les coupons d'intérêts du semestre échu leur seront payés, sur la présentation de leurs titres, à dater du 1er octobre prochain :

A Tarragone, au siége de la Société;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 22 septembre 1859.

CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration en date du 30 août dernier, il a été fait un appel de 50 francs par action, qui devront être versés du 1er au 10 octobre prochain. Le coupon d'intérêts venant à échéance le 1er octobre, sera reçu en déduction de cette somme.

Les versements auront lieu :

A Reus, chez M. Frédéric Alameda, représentant de la Compagnie ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Madrid, 6 septembre 1859.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qui n'ont point opéré le dernier versement de 100 fr. par action, que le délai pour ce versement est expiré depuis le 10 décembre dernier. Qu'en conséquence, les versements en retard sont passibles, conformément aux statuts, d'un intérêt de 6 0/0.

Ces versements sont reçus, sous déduction des coupons d'intérêts échus, tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et Ce.

A l'occasion de ce versement, les actions libérées de 150 fr. sont échangées contre de nouvelles actions libérées de 250 fr.

A défaut par les actionnaires de se rendre à ce dernier avis, le conseil d'administration prendra les mesures nécessaires, conformément aux statuts, pour opérer les recouvrements en retard.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts desdites obligations, échéant le 1er octobre 1859, coupon n° 6, sera payé, à partir dudit jour 1er octobre, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la caisse de la direction, quai de la Joliette, 2, ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers, rue Impériale, 13.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur pour le droit établi par la loi du 23 juin 1857 est de 35 centimes par coupon.

COMPAGNIE PARISIENNE

d'Éclairage et de Chauffage par le gaz.

Le Conseil d'administration de la *Compagnie Parisienne d'Eclairage et de Chauffage par le Gaz* a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'un à-compte de vingt-cinq francs par action sur le dividende de l'exercice 1859, sera payé, à partir du 6 octobre prochain, tous les jours non fériés, de dix à deux heures, à la caisse de la *Société générale de Crédit mobilier*, place Vendôme, 15.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art. 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 50 c.

SOCIÉTÉ DE

GRANITS DE L'OUEST

Les actionnaires sont prévenus qu'à partir du 1er octobre prochain, ils peuvent présenter leurs titres et toucher 25 fr. d'intérêts par action de 500 fr., à la caisse de MM. A. Beaussier et Ce, banquiers, à Paris, 14, boulevard Poissonnière (maison du pont de fer).

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le jeudi 29 septembre courant, à trois heures de relevée, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Aux termes de l'art. 37 des statuts il faut, pour être admis aux assemblées générales, être propriétaire de 20 actions au moins et les avoir déposées trois jours au moins avant la réunion au siége social, rue de Provence, 58.

VILLAGE DE BILLANCOURT

COMMUNE D'AUTEUIL.

16e adjudication, comprenant 18 lots de terrains, du Comptoir central de Crédit, le dimanche 2 octobre 1859, a 3 heures précises, a Billancourt.

Mises a prix de 1,600 a 17,400 fr.

Paiement du prix : soit en argent, par sixièmes, en cinq années, soit un quart en argent et trois quarts en actions du Comptoir au pair ou en billets de Crédit, en un seul paiement, dans le délai d'un mois.

Moyen de transport : *Chemin de fer d'Auteuil ; chemin de fer américain ; les Gondoles ; le bateau à vapeur de Paris à Saint-Cloud*, s'arrêtant à Billancourt.

Plans et renseignements : Chaussée-d'Antin, 66, où sont délivrés, pour tous les dimanches, des *billets gratuits* du bateau à vapeur.

SOCIÉTÉ Ch. NOEL ET Ce

MM. Ch. Noël et Ce ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément aux statuts de leur Société, la réunion générale annuelle aura lieu le jeudi 27 octobre prochain, à deux heures précises, au siége de la Société, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRECE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 octobre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 2 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Meraina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 2 octobre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie*. — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 6 octobre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 1er octobre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibralla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Inebolli, Sinope, Samsoun et Kerasaunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :
A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La Bourse est encore restée au repos pendant les premiers jours de la semaine. On remarquait bien de temps à autre quelques velléités de hausse, mais les cours, après quelques centimes d'amélioration, retombaient faute de spéculations. Le public n'arrivait point à la suite des quelques spéculateurs qui se hasardaient à opérer quelques achats; c'est ainsi que la rente s'est approchée plusieurs fois de 69 fr., et que les rentes revenaient toujours au cours et déterminaient un nouveau mouvement rétrograde. Le marché a pris pourtant une meilleure apparence à partir de mercredi dernier. On avait généralement les plus belles espérances sur l'issue prochaine des difficultés de la question italienne, et si la spéculation eût été dans toute son activité, nul doute que la rente n'eût éprouvé une hausse très-rapide; mais les spéculateurs qui commencent à revenir de leurs excursions d'été, ne se hasardent qu'avec une grande réserve, dans la crainte de ne pas pouvoir facilement trouver des contre-parties pour défaire plus tard leurs opérations. Quoi qu'il en soit, la rente a enfin atteint et même dépassé le cours de 69 fr.. on est parvenu à 69 fr. 25,

Quoique les affaires aient été fort nulles depuis le commencement du mois de septembre, on n'en a pas moins négocié beaucoup de primes de 68 fr. 90 à 69 fr. 20, et si la rente se maintenait encore pendant plusieurs jours aux prix actuels, la fin du mois ne tarderait pas à inquiéter les vendeurs de primes qui auraient beaucoup de rentes à racheter pour se couvrir avec du ferme.

Les actions du Crédit mobilier ont été très-offertes pendant plusieurs jours. De nouvelles positions ont été prises à la baisse sur cette valeur On a vendu beaucoup de primes au-dessous de 800 fr., mais comme les titres sont disséminés entre les mains de petits porteurs qui ne les rejettent pas sur le marché, l'absence de titres a commencé de nouveau à se faire sentir. On a commencé à faire des escomptes, et la rente, continuant de monter, le Mobilier a regagné le cours de 810 fr.

Les chemins de fer ont été excessivement fermes au milieu de la pénurie des affaires, et l'on semble depuis deux jours s'occuper de nouveau de ces valeurs. C'est le Lyon qui a servi de remorqueur aux autres chemins. Cette ligne, qui depuis longtemps avait des variations très-limitées, et qui se tenait dans celle de 865 à 870, s'est élevée brusquement à 897 50, et, malgré une réaction de 5 fr., elle a continué à être en grande faveur. Les achats ont été, dit-on, effectués par de grandes maisons qui se disposent à lever des titres en liquidation. On a commencé à escompter l'augmentation considérable des recettes, et l'on a même cherché à calculer le revenu probable de cette ligne pour l'exercice actuel.

L'Orléans a suivi de près les mouvements du Lyon, et si d'une part le haut prix de ce chemin rend la hausse plus difficile; il donne lieu d'un autre côté à des ventes à découvert, et, comme il n'existe que 300,000 actions, les vendeurs sont presque toujours pris au dépourvu, et leurs rachats contribuent à soutenir la valeur.

Les autres chemins ont également obtenu une amélioration sensible, et les demandes portaient sur presque toutes les lignes.

On a détaché mercredi dernier un coupon de 7 fr. 50 sur les actions des Lombards, et ce coupon a été regagné le lendemain. Les chemins de fer autrichiens, qui avaient été si affectés depuis quinze jours, ont aussi repris faveur et se sont relevés de plus de 30 fr.

Il y a eu quelques demandes sur les actions de Sarragosse. Les affaires ont été calmes avec peu de variations sur les autres chemins étrangers.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 70 à 68 60; elle a repris à 69 10; elle est restée à 69. Elle a varié à terme de 68 60 à 69 20; elle est restée à 69 10.

La rente à 1/2 0/0 a monté de 94 50 à 95 75; elle est restée à 95 75.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,780 à 2,850.

Le Crédit foncier s'est tenu sans changement à 670, et le Comptoir d'escompte à 640.

Le Crédit mobilier a fléchi de 782 50 à 765, et a repris à 807 50; il est resté à 796 25.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,370 à 1,390; elles sont restées à 1,385.

Le Nord ancien a monté de 917 50 à 930; il est resté à 930.

Le Nord nouveau a varié de 805 à 817 50.

L'Est a monté de 652 50 à 665; il est resté à 662 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 872 50 à 897 50; il est resté à 892 50.

Le Midi a monté de 503 75 à 512 50; il est resté à 512 50.

L'Ouest a monté de 575 à 587 50; il est resté à 585.

Le Genève a repris de 520 à 530; il est resté à 527 50.

Le Dauphiné a varié de 535 à 540.

Les Ardennes anciennes ont varié de 437 50 à 440; les nouvelles, de 470 à 472 50; les Béziers, de 165 à 170.

Les Autrichiens ont monté de 536 25 à 552 50; ils sont restés à 550.

Les Lombards ont monté de 550 à 553 75, coupon détaché (7 50).

Les Romains se sont tenus à 380.

Le Victor-Emmanuel a repris de 407 50 à 415.

Les Russes se sont tenus de 500 à 501 25.

Les Saragosse ont monté de 433 75 à 455.

Samedi. — Les premiers cours de la rente étaient en hausse, mais il y avait des offres à la clôture. Les chemins se soutenaient mieux que le 3 0/0. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 85 à 68 75, et à terme de 69 à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 94 75 à 95. La Banque est restée sans changements à 2,780. Le Crédit mobilier a varié de 797 50 à 787 50; l'Orléans, de 1,373 75 à 1,375; le Nord, de 920 à 922 50; l'Est, de 652 50 à 655; le Lyon-Méditerranée, de 876 25 à 875; le Midi, de 505 à 507 50; l'Ouest, de 577 50 à 580. Le Dauphiné a fait 535; les Autrichiens, de 543 à 542 50; les Lombards, de 553 75 à 555; les Russes, de 500 à 501 25; les Saragosse, de 437 50 à 440. Les Victor-Emmanuel ont fait 410; les Romains, 380.

Lundi. — Il y avait encore quelques velléités de hausse au début, mais elles n'ont pas eu de suite. L'absence complète des affaires a pesé de nouveau sur les cours. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 90 à 68 70, et à terme de 69 à 68 65. Le 4 1/2 0/0 a monté de 75 à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,780. Le Crédit mobilier a fléchi de 792 50 à 775. L'Orléans s'est tenu à 1,375. Le Lyon a varié de 875 à 873 75; le Nord, de 922 50 à 947 50; l'Est, de 655 à 653 75; le Midi, de 505 à 507 50. L'Ouest a fait 575; les Autrichiens, de 542 50 à 536 25; les Lombards, de 555 à 552 50; les Saragosse, de 445 à 440. Les Victor-Emmanuel ont fait 410; les Russes, 500; les Lombards, 380.

Mardi.—Le début de la Bourse faisait craindre une nouvelle baisse, mais les cours se sont raffermis, et toutes les valeurs étaient même demandées à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 60 à 68 75, et à terme de 68 60 à 68 90; le 4 1/2, de 95 50 à 95. La Banque a monté de 20 à 2,800. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 790; l'Orléans, de 1,375 à 1,377 50. Le Nord a monté de 1 25 à 918 75; l'Est, de 6 25 à 660; le Lyon-Méditerranée, de 872 50 à 875; le Midi, de 505 à 506 25; l'Ouest, de 575 à 577 50. Le Dauphiné a fait 540; les Autrichiens, de 538 75 à 542 50; les Lombards, de 552 50 à 553 75; les Saragosse, 442 50; les Romains, 380; les Russes, 500.

Mercredi. — La Bourse a été plus animée qu'elle ne l'avait été depuis longtemps. Toutes les valeurs ont été recherchées et ont maintenu jusqu'à la clôture leur tendance à la hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 25 c. à 69, et à terme de 15 c. à 69 05; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 95 10. La Banque s'est tenue à 2,800. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 797 50; l'Orléans, de 10 à 1,385. Le Nord ancien, de 5 à 923 75; le Nord nouveau, de 5 à 810; l'Est, de 2 50 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 10 à 885; le Midi, de 3 75 à 510; l'Ouest, de 7 50 à 582 50; les Autrichiens, de 10 à 550; les Lombards, de 5 à 551 25, coupon détaché (7 50); les Saragosse, de 7 50 à 450; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 412 50. Les Russes se sont tenus à 500.

Jeudi. — Les affaires étaient très-animées, et quoiqu'il y ait eu vers la clôture une réaction assez vive, les valeurs sont restées demandées et en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 10 à 69, et à terme de 69 20 à 69 10; le 4 1/2 0/0, de 95 50 à 95 75. La Banque a monté de 50 à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 807 50 à 796 25; l'Orléans, de 1,390 à 1,385; le Nord ancien, de 925 à 930; le Nord nouveau, de 814 50 à 817 50; l'Est, de 665 à 652 50; le Lyon-Méditerranée, de 897 50 à 892 50; le Midi, de 515 à 512 50; l'Ouest, de 587 50 à 585; le Genève, de 527 50 à 530; les Autrichiens, de 552 50 à 550; les Lombards, de 552 50 à 553 75. Les Saragosse, de 453 75 à 455; le Victor-Emmanuel, de 412 50 à 415.

Vendredi.— La Bourse a été excellente. Toutes les valeurs ont été demandées et sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 69 15, et à terme de 15 c. à 69 25. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 75. La Banque a fléchi de 5 à 2,845. Le Crédit mobilier a varié de 790 à 810; l'Orléans, de 1,393 75 à 1,398 75; le Lyon-Méditerranée, de 893 75 à 900; l'Est, de 663 75 à 667 50; le Nord ancien, de 930 à 932 50; le Nord nouveau, de 817 50 à 820; le Midi, de 510 à 513 50; le Genève, de 525 à 527 50; les Autrichiens, de 547 50 à 551 25; les Lombards, de 553 75 à 555; les Saragosse, de 452 50 à 451 25.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	36 »»	jan.av.juil.	245 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	650 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill	391 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	16 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	45 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	137 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »»	février	36 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 »»	....	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	282 »»	mars	32 0/0 b
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février	13 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	1000	270 »»	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	305 »»	février	16 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril	740 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	209 0/0 b.
Nationale	A	2.000	3.000	4/5	620 »»	mars	230 0/0 b/
Union	A	2.000	5.000	1/5	300 »»	avril	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	345 »»	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	1/5	325 »»	avril	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	47 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	29 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 »»	avril	10 0/0 p.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	805 »»
— act. de jouissance	A	»	1/3400	»	33	...	400 »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	45 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	10 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»»» »»
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	40 »»
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1225 »»
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	6 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	980 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	725 »»
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	»»» »»	....	»»»» »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	»»»» »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	156 »»
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»»» »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	40.000	500		30 »»	janv. juill.	560 »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	30 »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	100 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	200	»	»» »»	....	240 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	190 »»
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pen-Ju	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	35 »»	avril	460 »»
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy	C	30.400	500	»	36 »»	févr. août.	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Chazotte	A	6.000	1/6000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	135 »»
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	0	....	142 50
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	140 »»
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	247 50
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	695 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	745 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	140 »»
Carmaux	C	110.000	150	»	6 75	mai novem	65 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	287 50
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	530 »»
Compagnie générale, *Asphaltes*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	16 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	15 »»

Dénomination.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenez (cuivre)........... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	210 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 85	janv. juill.	405 »»
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov.	365 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	850 »»
Stolberg et Wesphalie, priv.	A	40.000	375	»	20 »»	octobre	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	8 25	octobre	60 »»
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill	500 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	»»» »»
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	100 »»
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	675 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.100	3.000	»	Néant	juin, déc.	2100 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	21 »»	juin déc.	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc.	705 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	300 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	290 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	620 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	265 »»
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	207 50
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov.	465 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	305 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »»	....	615 75
Firminy	»	»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	280 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	690 »»
Providence Belgique	A	5.200	1.000	»	70 »»	septembre.	1200 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill	140 »»
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars.	890 »»
Caronte	C	76.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chamerey	C	4.000	500	»	1 »»	juin, déc.	705 »»
Sandulot	C	2.300	250	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	500 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	210.000	100	»	50	janv. juill	100 »»
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	176 25
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai novem	6 0 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier	70 »»
Marseille (Mines de Portes)	C	44.000	1/44000	»	12 »»	avril oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	330 »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	97 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	10 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	490 »»
Colmar	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Etienne	A	1.650	1/1650	»	120 »»	....	1600 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	125 »»	janv. juill.	2165 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1500 »»
Wazemmes	C	2.100	400	»	12 50	1er octobre.	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	20 »»	janv. juill.	»»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août	550 »»
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Linière	C	1.400	500	»	12 »	....	» »»
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	450 »»
Siècle............ *Journaux*	C	2.300	1/2300	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire	C	6.000	500	»	15 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	108	2.500	»	600 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain........... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	105 »»
Oignies, Belgique	A	24.400	500	»	20 10	septembre.	100 »»
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	60 »»
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Richer et Cie Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	190 »»
Caoutchouc souple	C	20.000	00	»	12 »»	31 mars	»» »»
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	10 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	205 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	»	18 »»	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembourse-ment	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.600	500	11	25 »»	avril octob	»»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	56	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »»	janv. juillet	485 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	547 50
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1005 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	965 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	15	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	445 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	175 »»
Compagnie générale des Eaux	270	26.000	500	90	15 »»	avril octob.	285 »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	252 50
Horme anc.	475	2.400	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	435 »»
— nouv.	285	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	270 »»
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	450	11	20 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	513 75
Gaz de Paris	410	21.590	500	43	25 »»	janv. juillet	415 »»
Union des gaz	230	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	15	50 »»	janv. juillet	1065 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 17 AU 23 SEPTEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concession	Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
1175	3098	99	300 000	500	»	87 fr pour 1856	avril 1859	Orléans	1375 »	1375 »	1350 »	1375 »	1375 »	1350 »	1361 »	1365 »	1350 »	1365 »	1381 50	1378 75
910	1565	99	160 000	400	»	61 fr pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	920 »	922 50	918 75	917 50	919 75	918 75	921 50	923 75	917 50	920 »	922 50	925 »
»	»	»	135 000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	810 »	810 »	825 »	»	807 50	»	810 »	810 »	810 »	817 50	819 »	821 »
1618	1930	99	500 000	500	»	10 46 pour 1858	mai 1859	Est	655 »	655 »	655 »	653 75	660 »	664 »	661 25	664 50	662 50	662 50	665 »	667 50
1951	2824	»	312 000	500	»	19 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	875 »	873 75	875 »	873 75	875 »	875 »	880 25	885 »	883 75	882 50	880 75	880 »
783	1633	99	250 000	500	»	1 0/0	juillet 1859	Midi	505 »	507 50	510 25	507 50	507 50	508 25	507 50	510 »	510 »	512 50	512 50	512 50
1100	2301	99	300 000	500	»	31 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	577 50	580 »	575 »	575 »	577 50	»	580 »	582 50	580 »	585 »	585 »	585 »
219	234	99	80 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	530 »	»	»	542 »	»	»	530 »	530 »	534 »	537 50	530 »	537 50
58	58	99	30 000	500	»		octobre 1857	Graissessac à Béziers	165 »	»	165 »	»	»	»	165 »	»	170 »	»	171 25	»
134	268	99	35 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	525 »	535 »	»	»	540 »	540 »	»	»	537 50	540 »	540 »	»
134	120	99	42 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	437 50	»	»	»	»	»	440 »	»	»	»	446 »	»
»		»	84 000	500	250		juillet 1859	Ardennes nouveau	470 »	»	470 »	»	»	»	470 »	»	»	472 50	»	»
38		99	16 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1383	1911	99	400 000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	541 25	542 50	540 »	541 75	540 »	542 50	544 75	550 »	550 »	550 »	550 »	551 25
»	85	99	»	500	30	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	410 »	»	410 »	410 »	410 »	»	422 50	»	415 »	415 »	417 50	415 »
»	4191	95	600 000	500	320	5 0/0	12 juin 1859	Russes	501 25	501 25	501 25	500 »	500 »	»	»	500 »	500 »	500 »	500 »	500 »
40	175	99	80 000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	301 25	»	301 25	»	»	»	300 »	»	300 »	»	302 50	»
206	261	99	72 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
102	179	»	57 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
482	815	99	240 000	500	100	6 0/0	juillet 1859	Saragosse	440 »	440 »	440 »	442 50	442 50	442 50	450 »	450 »	455 »	455 »	453 50	454 »
1500	2133	99	312 500	500	300		janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-Autr.	555 »	555 »	552 50	552 50	552 50	553 75	552 50	554 25	554 25	553 75	553 75	555 »
»	619	99	170 000	500	»	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	390 »	»	390 »	»	390 »	»	375 »	»	380 »	»	383 »	»
14	14	99	7 000	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	132	99	47 500	500	150	5 0/0	juillet 1859	Séville à Xérès	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	99	36 000	500	»	5 0/0	décemb. 1858	Cordoue à Séville	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Durée de l'amortissement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	17	19	20	21	22	23
1848	5.000	1895	»	»	1.250	décembre	50 »	janvier, juillet	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842-1849	42.000	1903	»	»	1.250	mars	50 »	D°	St-Germain (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1843	2.775	1904	1100	»	1.250	mars	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle (anciennes)	»	»	»	»	»	»
1843	8.888	1904	1125	»	1.250	décembre	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	»	»	»	»	»	1000
1848	13.333	1899	750	»	1.250	décembre	50 »	D°	D° (nouvelles), dites 5 0/0	»	»	»	900	»	»
1843	6.000	1903	»	»	1.250	mars	50 »	D°	Versailles, rive droite (nouvelles)	»	»	»	»	»	»
1850	30.000	1903	»	»	1.250	»	50 »	D°	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai	50 »	D°	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	-	»	»	1.250	avril	50 »	D°	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.535	1902	divers	»	1.250	avril	50 »	D°	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	»	965	935	»	»	935
1845-1847	15.000	1945	1000	»	1.250	février	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	»	»	935	»	935	935
1852	60.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	»	1030	1030	1030	»	1030
1847-1854	20.750	1938	divers	»	1.250	novembre	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	»	»	»	»	»	1025
1852	21.000	1905	500	»	625	mars	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	»	»	470	»	»	»
1854	102.614	1902	»	»	625	décembre	25 »	D°	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	»	»	»	490	»	»
1852	120.000	1904	»	»	625	avril	25 »	avril, octobre	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	512 50	515 »	515 »	»	»	515 »
1852	307.828	1902	divers	»	625	avril	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 »	490 »	492 50	492 50	495 »	495 »
»	6.334	1935	»	»	500	juillet	20 »	mai, novembre	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1849	1.361	1899	500	»	500	mai	20 »	août	Amiens à Boulogne	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 »	février, août	Ouest (actions Vers. rive gauche)	»	»	»	»	»	»
1845	5.000	1918	»	»	1.250	juin	50 »	janvier, juillet	Paris à Rouen (anc.), dites 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	17.418	1944	500	»	562	août	16 87	D°	Nord (chemin Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	»
1854	131.997	1953	»	»	500	décembre	15 »	D°	Grand-Central (anciennes)	»	»	»	»	»	»
1856	235.000	1950	»	»	500	décembre	15 »	D°	D° (nouvelles)	287 50	287 50	287 50	287 50	286 75	286 25
1852	63.642	1952	»	»	500	décembre	15 »	D°	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	»	»	»	290	»	»
1855	264.500	1954	divers	»	500	avril	15 »	D°	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	300	300	»	300	»	300
1852-1857	1142.500	1954	divers	»	500	décembre	15 »	D°	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75
1850-1857	675.000	1935	divers	»	500	mai	15 »	D°	Nord	295	295	295	295 75	295	295
1855	27.719	1954	285	»	500	décembre	15 »	D°	Lyon à Genève (anciennes) gar.	»	»	287 50	287 50	»	287 50
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre	15 »	D°	D° (nouvelles)	»	»	285	»	»	285
»	250.000	1955	»	»	500	avril	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50
»	1.000.000	1951	divers	»	500	avril	15 »	janvier, juillet	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	295	295	295	295	295	295
»	211.000	1953	285	»	500	décembre	15 »	D°	Bourbonnais	290	290	290	290	290	290
»	242.798	1957	285	»	500	juin	15 »	D°	Midi gar.	288 25	286 25	286 25	286	[illegible]	[illegible]
»	22.640	1956	280	»	500	»	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais	282 50	282 50	282 50	282 50	»	»
1857	308.567	1959	270	»	500	mai	15 »	juin, décembre	Est (nouvelles), dites 3 0/0	286 25	287 50	287 50	286 25	287 50	287 50
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet	Ardennes	283 75	283 75	283 75	283 75	283 75	283 75
»	25.000	1957	»	»	500	juin	15 »	D°	Dauphiné gar.	282 50	282 50	282 50	282 50	282 50	283 75
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »	D°	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	561.620	1946	275	»	500	»	15 »	mars, septembre	Chemins autrichiens gar.	258 75	258 75	258 75	254	260	259 25
1857	200.000	1919	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet	Chemins lombardo-vénitiens gar.	251 50	250	250	251	254	252
1858	»	1951	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet	Chemins de fer Romains gar.	240	239 75	238 75	236	240	242
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse	250	250	250	250	252 50	252 50
1858	24.575	1957	300	»	500	»	15 »	D°	Cordoue à Séville	»	»	»	»	»	»
»	100.500	1957	110	»	250	mai	7 50	mai, novembre	Graissessac à Béziers	120	119 75	120	120	120	120

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 17 Comptant	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant	Lundi 19 Terme	Mardi 20 Comptant	Mardi 20 Terme	Mercredi 21 Comptant	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant	Jeudi 22 Terme	Vendredi 23 Comptant	Vendredi 23 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1859	68 75	68 80	68 70	68 75	68 75	68 90	69 »	69 05	69 »	69 10	69 15	69 25
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	68 50	69 35	69 50	69 25	69 15	69 35	69 20	69 50	69 50	69 60	69 35	69 70
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	95 »	95 »	95 75	95 »	95 »	95 »	95 10	»	95 75	»	95 75	»
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2760	»	2760	»	2800	»	2840	»	2800	»	2815	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640	»	640	»	»	»	640	»	640	»	»	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	»	»	670	»	670	»	»	»	670	»	»	»
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	465	»	465	»	467	»	465	»	460	»	460	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450	»	450	»	450	»	450	»	»	»	»	»
— 10es d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10es d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	»	»	»	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	900	»	900	»	900	»	900	»	»	»	»	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	790	787 50	790	775	790	790	790	797 50	797 50	795 25	805	810
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1120	»	1125	»	1125	»	»	»	1125	»	1125	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	460	»	457 50	»	457 50	»	460	»	460	»	460	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1859	218 75	»	218 75	»	220	»	220	»	218 75	»	218 75	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 6/8	»	95 4/8	»	95 5/8	»	95 6/8	»	95 7/8	»	95 6/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	»	»	100 1/4	»	»	»	»	»	100 1/4	»	100 1/4	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	86 25	»	86 25	»	85 »	»	86 »	»	86 »	»	85 50	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	54 »	»	54 »	»	54 »	»	54 25	»	54 25	»	54 25	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	84 1/2	»	85 »	»	85 »	»	»	»	84 1/2	»	85 »	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	85 1/4	»	84 »	»	85 3/4	»	84 1/2	»	85 1/2	»	85 3/4	»
Espagne, dette. couvert., jouissance juillet 1859	34 1/4	»	34 1/2	34 3/8	34 1/2	»	34 1/4	»	34 1/2	»	»	»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	45 1/2	»	45 1/2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
D° D° 1861, jouissance juillet 1859	45 »	45 »	»	»	44 1/2	»	44 1/2	»	»	»	»	»
D° intérieur, jouissance juillet 1859	44 3/8	44 1/2	44 3/8	44 1/8	44 3/8	44 »	44 »	44 1/8	44 »	44 1/8	44 »	44 »
Napolitain 5 0/0, jouissance juillet 1859	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 995 — 18e ANNEE — N° 40 — SAMEDI 1er OCTOBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

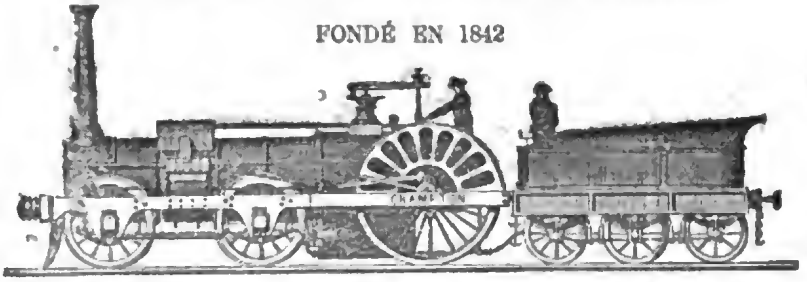
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 16 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Les porteurs d'actions de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon n°5, échéant le 1er octobre 1859, est payable à raison de 12 fr. 50 c. :

A Rome, à la Banque des États Pontificaux ;

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer ;

A Marseille, rue Grignan, 49 ;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } A la Caisse syndicale des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

L'assemblée générale de la Société des Ports de Marseille, dans sa séance du 29 septembre, a fixé à 3 fr. par action le paiement à valoir sur l'année 1859.

Les coupons des actions étant épuisés et les actions actuelles devant être échangées contre les actions nouvelles, aux termes des statuts anonymes, autorisés par décret impérial du 16 août 1859, les actionnaires recevront, en échange de leurs titres, un récépissé nominatif contre lequel les nouvelles actions seront remises ultérieurement.

Les dépôts des titres et le paiement de 3 fr. par action s'effectueront à partir du 1er octobre :

A Paris, au siége de la Société, rue Richelieu, 99 ;

A Marseille, rue Grignan, 49.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 825. — Considérations sur le droit d'entrée et la coulisse, 826. — Société des Ports de Marseille, 829. — Commerce extérieur de la France en 1859, 829. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 830. — Nominations, 830. — Société Call et Ce, 830. — Avis aux actionnaires, 830. — Bulletin des recettes de la semaine, 831. — Compagnie mediterranean extension limited, 831. — Banque d'Angleterre, 832. — Société des Ports de Marseille. Rapport, 832. — Crédit foncier de France, 833. — Société J.-F. Call et Ce, 834. — Recettes, 835, 836. — Annonces, 836, 837. — Chronique de la Bourse, 838. — Tableau des valeurs industrielles, 839. — Bourse, 840.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les dispositions favorables à la hausse que nous signalions dans notre dernier bulletin se sont maintenues cette semaine, quoique les transactions aient présenté peu d'activité. Quelques alternatives de hausse et de baisse ont eu lieu, provoquées par des réalisations et par l'approche de la liquidation.

Il faut d'ailleurs si peu de chose, avec un marché constitué comme l'est aujourd'hui notre marché des fonds publics, pour arrêter court le mouvement en apparence le mieux caractérisé, que la spéculation ne s'engage qu'avec une extrême réserve.

Les nouvelles des places étrangères sont très-satisfaisantes, l'argent est toujours très-abondant et à bon marché, mais on sent bien qu'il ne se met pas encore hardiment de la partie. Les recettes des chemins de fer sont encore cette semaine en progression sur la huitaine précédente et sur la période correspondante de l'année dernière. Ce sont là des éléments sérieux de hausse et qui, réunis, amèneraient certainement un mouvement durable et progressif si quelques symptômes favorables se manifestaient à l'égard de la liberté des transactions et de l'esprit d'association et d'entreprise.

Il faut espérer que les mesures relatives à la réorganisation du marché ne se feront pas longtemps attendre. Quelles qu'elles soient, elles seraient préférables à l'incertitude qui règne en ce moment. On a, d'ailleurs, le droit de penser que l'expérience qui vient d'avoir lieu aura porté ses fruits : elle a dû éclairer bien des esprits prévenus et faire disparaître bien des préjugés malheureusement trop répandus sur les avantages et les inconvénients du grand courant financier qui constitue le marché des fonds publics.

Encore une fois, il est bien désirable que le provisoire dans lequel vit depuis longtemps la Bourse cesse le plus tôt possible. Nous voici arrivés au mois d'octobre, c'est-à-dire à l'époque où les transactions prennent habituellement une certaine activité, où les affaires nouvelles s'organisent ; le moment est favorable pour profiter des bonnes dispositions et des éléments de hausse qui se manifestent de tous côtés.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 55, ferme à 69 25.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 96 fr., ferme à 95 75.

L'emprunt est coté 70 fr.

Digitized by Google

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Ouest suisse	26.60 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	21.68 0/0
Victor-Emmanuel	19.57 0/0
Bességes a Alais	18.75 0/0
Midi	18.72 0/0
Saragosse	16.86 0/0
Lyon-Genève	16.70 0/0
Orléans	16.40 0/0
Dauphiné	13.64 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	10.34 0/0
Ardennes	9.77 0/0
Ouest	8.89 0/0
Autrichiens	3.11 0/0
Est	1.26 0/0
Nord	» 92 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	23 septembre	30 septembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 25	69 25	» »	» »
Banque de France	2845 »	2825 »	» »	20 »
Consolidés	95 0/8	95 0/8	» »/»	» »/»
Crédit foncier	670 »	690 »	20 »	» »
Crédit mobilier	810 »	815 »	5 »	» »
Comptoir d'Esc[te]	640 »	640 »	» »	» »
Orléans	1398 75	1400 »	1 25	» »
Nord	935 »	935 »	» »	» »
Nord nouveau	820 »	825 »	5 »	» »
Est	667 50	675 »	7 50	» »
Paris-Méditerran[e]	900 »	905 »	5 »	» »
Midi	512 50	516 25	3 75	» »
Ouest	585 »	593 75	8 75	» »
Genève	527 50	535 »	7 50	» »
Dauphiné	540 »	550 »	10 »	» »
Graissessac-Béziers	171 25	180 »	8 75	» »
Ardennes ancien	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	472 50	475 »	2 50	» »
Ch. Autrichiens	551 25	553 75	2 50	» »
Victor-Emmanuel	415 »	420 »	5 »	» »
Russes	500 »	497 50	» »	2 50
Romains	380 »	380 »	» »	» »
Sud-Autrich.-Lombards	555 »	555 »	» »	» »
Saragosse	451 25	451 25	» »	» »

CONSIDÉRATIONS

SUR

LE DROIT D'ENTRÉE ET LA COULISSE.

La langueur de notre marché des fonds publics, le bas prix de la rente française qui se maintient à peine à 69 fr., lorsque les fonds anglais sont à 95 fr. 50, sont des faits très-sérieux qui coïncident avec une stagnation marquée dans notre commerce. Malgré l'abaissement de l'intérêt, on ne présente presque plus de valeurs à l'escompte à la Banque de France, et sans doute le prochain bilan fera connaître une nouvelle diminution du portefeuille. Ce dernier symptôme ne doit pas être traité légèrement ; un pareil fait à l'époque de l'année où nous sommes doit très-sérieusement préoccuper le gouvernement, car c'est le contraire de ce qui devrait se produire : le mois de septembre est toujours l'époque de reprise des affaires, et toujours le portefeuille augmente comparativement au mois d'août; pour l'année 1858, par exemple, l'augmentation avait été de 33 millions sur le mois d'août ; cette année, nous le répétons, tout fait prévoir une diminution.

Quelle est la cause d'une telle situation ? Est-ce la politique et ses préoccupations qui inquiètent les esprits ? Non, mille fois non : la politique n'est pour rien dans tout cela.

Certainement, il y a dans quelques esprits des doutes sur la manière dont les affaires d'Italie seront résolues ; mais qui donc suppose que des complications graves puissent sortir de là ? Comment ! la France et l'Autriche prendraient de nouveau les armes pour recommencer la guerre ? Évidemment nul ne le croit. Or, si ces deux puissances n'entrent pas en lutte, quelles peuvent être les conséquences de l'état actuel de l'Italie centrale ? Ces conséquences seront des négociations plus ou moins longues, un congrès probablement, mais, dans aucun cas, la guerre, puisque la France et l'Autriche marchent d'accord.

Est-ce que le Piémont, avec ses tendances plus remuantes que révolutionnaires, pourrait occasionner quelque embarras ? Mais s'il en était ainsi, le Piémont rentrerait bientôt dans le calme ; car on mettrait promptement en relief son impuissance et sa faiblesse.

En dehors de l'Italie, d'où pourraient naître les complications ? Nous cherchons, et nous ne trouvons au contraire que des motifs de sécurité d'autant plus fondés qu'ils sont facilement appréciables, surtout lorsqu'on prend chaque grande puissance à partie et qu'on approfondit sa situation.

La Russie vient de prendre une de ces résolutions dont la gravité accuse une situation sinon désespérée du moins très-inquiétante pour le présent et l'avenir.

Il vient d'être décidé que les billets émis par la banque impériale Russe produiraient un intérêt de 5 0/0, et que les fonds en dépôt jouiraient d'un intérêt de 3 0/0. Si un semblable système existait chez nous, la Banque de France aurait à payer pour ses billets émis et les fonds en compte courant près de 50 millions par an, et pour couvrir une telle dépense, l'escompte, fût-il porté à 10 0/0, serait encore insuffisant, car à mesure que le taux d'escompte s'élève, l'importance des affaires diminue.

Est-ce qu'un État dont les finances sont ainsi compromises serait en mesure d'intervenir dans une guerre entre les grandes puissances de l'Europe ?

L'Autriche, avec ses finances ruinées, et préoccupée d'un remaniement général de tous les impôts, pourrait-elle recommencer la lutte gigantesque qu'il faudrait entreprendre pour mettre en campagne une nouvelle armée de 500,000 hommes ?

L'Allemagne et la Prusse ? Mais pour avoir mis sous les armes leur landwehr, c'est-à-dire leurs espèces de gardes nationales, ces Etats se sont obérés au point que l'Allemagne entière éprouve de sérieux embarras. Que serait-ce donc si la guerre avait éclaté et qu'il eût fallu satisfaire à toutes les dépenses qu'elle entraîne, pendant que tous les éléments de la richesse publique seraient anéantis ? Là encore comme en Russie, nulle crainte de guerre.

L'Angleterre qui, en pleine paix et seulement pour se protéger, vient de maintenir et d'aggraver l'*income tax*, l'Angleterre, avec les Indes, qui désormais vont lui coûter chaque année 150 à 200 millions de dépenses, en dehors des prévisions ordinaires et des dépenses extraordinaires pour la défense de ses côtes, l'Angleterre, avec ses embarras dans l'Inde et la Chine, lorsque les hommes lui manquent pour la protéger, peut-elle sérieusement nous inquiéter ? Poser cette question c'est la résoudre. Certainement l'ancienne prépondérance dont l'Angleterre a joui, son influence qui s'est si longtemps appesantie sur l'Europe, ne disparaîtra pas subitement ; et elle essaiera de reconquérir le terrain perdu. Mais ses tentatives ne s'exerceront pas autrement que par les voies diplomatiques, et elle ne s'aventurera pas à provoquer un conflit qui pourrait être la fin de sa puissance ; car de tous les Etats qui ont occupé le monde dans les siècles passés, les seuls qui aient disparu en un jour et sans laisser de traces, ce sont les Etats commerciaux et maritimes, comme Tyr, Carthage, Smyrne, Venise, Gênes, etc.

Ainsi, de quelque façon que l'on envisage les questions politiques, elles présentent la

Digitized by Google

plus parfaite sécurité au point de vue français, et si des nuages paraissent à l'horizon, ils viennent de causes qui sont tout à fait étrangères à cet ordre d'idées. Mais comme ces causes ne sont pas visibles, comme aucune discussion ne les met en relief, les esprits s'égarent sur la source du mal, mal qui existe en effet et qui jette dans les esprits une inquiétude générale. Si, comme nous l'avons démontré, l'état financier des Etats étrangers détruit toute préoccupation de guerre, on peut également considérer qu'il n'y a pas en Europe de divisions politiques qui menacent de mettre les armes dans les mains des puissances ; les facilités de communication par les chemins de fer et la télégraphie électrique donnent aux relations des peuples entre eux des tendances plutôt fraternelles qu'hostiles ; de sorte que, sous cet aspect encore, toute idée de conflit disparaît.

Mais alors d'où vient cette inquiétude vague qui arrête le crédit et les transactions commerciales?

Nous allons le dire et nous prions nos lecteurs de méditer notre explication, qui, selon nous, est la seule juste et la seule vraie.

Ce qui arrête les transactions commerciales, ce qui empêche la rente de reprendre son niveau légitime, ce qui rend impossible toute entreprise nouvelle, c'est le droit d'entrée à la Bourse et la suppression de la coulisse. Nous savons bien qu'en produisant une telle allégation nous aurons tout le monde contre nous. D'abord, la chambre de commerce de Paris, qui demande que les agents de change payent une rente d'un million par an pour racheter le droit d'entrée; le préfet de la Seine, qui a créé ce droit et qui verrait disparaître avec regret ce revenu; les fonctionnaires, qui considèrent la Bourse comme un lieu de perdition et d'immoralité; une grande partie des négociants, qui se sont figuré que les capitaux apportés à la Bourse sont distraits du commerce; les propriétaires, qui croient que si on n'achetait plus de valeurs mobilières on employerait les capitaux disponibles en valeurs immobilières; enfin, nous aurons contre nous les *puritains*, pour lesquels tout ce qui est spéculation est entaché d'immoralité.

Comme on le voit, nous ne nous faisons pas illusion sur les sentiments d'incrédulité que nous allons soulever, et il faut en nous une bien grande conviction et un grand amour du bien, pour nous exposer à d'aussi violentes contradictions, peut-être à des éclats de rire. Comment ! va-t-on s'écrier, parce qu'on paie *un franc* pour entrer à la Bourse, le crédit public et le commerce sont compromis ! Parce qu'on empêche la foule d'aller à la Bourse perdre son argent, tous les éléments de la richesse publique seraient menacés !

Telle est, en effet, notre thèse, et nous allons essayer de faire partager à nos lecteurs la conviction qui nous anime.

Le droit d'entrée à la Bourse et la suppression de la coulisse sont deux actes qui correspondent à des causes ou préoccupations différentes, mais qui semblent dictés par une même idée : moraliser le marché. Pour mieux faire comprendre la réfutation de cette pensée, nous examinerons le caractère séparé de ces deux actes, sans les rattacher au caractère moral qui les a inspirés, mais en leur donnant leur signification véritable par les conséquences matérielles qu'ils ont engendrées.

Nous l'avons dit dans un de nos derniers numéros, l'idée du droit d'entrée est née tout simplement de l'encombrement de la Bourse. La foule, en 1856, embarrassait le marché, et rendait les transactions difficiles, par la difficulté qu'avaient les commis des agents de change pour retrouver leurs clients et rendre les réponses ; la construction même du bâtiment aggravait encore les embarras, car il y avait deux entrées à chacune des extrémités, et la circulation d'un point à l'autre était toujours très-difficile, lorsqu'elle n'était pas entièrement interrompue. Dans cette situation, et vu la minimité de la rétribution, la création du droit d'entrée n'a paru d'abord qu'une simple mesure d'ordre, et il a été adopté sans soulever des objections très-sérieuses. Si l'on ajoute qu'à cette époque il y avait déjà dans les esprits un commencement de réaction contre la Bourse et la spéculation, on en conclura que la création du droit d'entrée a dû rencontrer plus d'adhérents que de critiques, et ceci couvre parfaitement la responsabilité de l'administration qui a pris cette initiative.

Mais le temps a marché, la réaction contre la Bourse s'est ralentie et les esprits plus calmes ont fini par s'apercevoir que le droit d'entrée était moins un impôt qu'une sorte de pénalité infligée à ceux qui fréquentaient la Bourse. Le droit d'entrée a pour ainsi dire signalé le marché des fonds publics comme une maison de jeu, comme un lieu dangereux quoique nécessaire, et contre lequel il fallait prémunir le public. Ce sentiment, instinctif dans toutes les classes, a éloigné les propriétaires riches ou aisés, les capitalistes qui faisaient valoir par eux-mêmes leurs titres et leurs capitaux, parce qu'ils n'ont pas voulu être confondus avec les gens qui font de la spéculation un métier.

Dès ce moment la Bourse a été livrée aux hommes qui ne vivent que de la spéculation et qui sont, par le fait, une véritable calamité pour le crédit et pour les affaires.

Pour apprécier sainement l'influence que ce nouvel état de choses a exercée sur la Bourse, il faut se placer sur le terrain des questions générales de crédit et considérer le rôle que joue dans le monde entier le marché des capitaux.

Sans remonter aux temps anciens, il suffit de rappeler que depuis à peu près un siècle le marché des capitaux de l'Europe s'est fixé successivement à Amsterdam, à Londres et à Paris. Ces trois places ont eu, l'une après l'autre, l'avantage de concentrer les capitaux de tous les autres pays, de commanditer toutes les grandes entreprises et de fournir des capitaux aux gouvernements obérés.

Si l'on se reporte aux époques diverses où la Hollande, l'Angleterre et la France ont été en possession de cet avantage, on reconnaîtra que chacun de ces pays a joui de sa plus grande prospérité et de sa plus grande puissance précisément au moment où il était en possession du marché des capitaux.

La Hollande, ce pays à moitié couvert par les eaux, devenu le pourvoyeur des marchandises du monde par son commerce maritime, la Hollande, luttant avec la France et refusant de recevoir les ambassadeurs de Louis XIV, à quelle cause devait-elle sa puissance, sinon à l'abondance extraordinaire des capitaux qu'elle avait créés, et autour desquels étaient venus se grouper les capitaux de tous les autres pays de l'Europe?

Plus tard, le marché des capitaux s'établit en Angleterre, lorsque celle-ci fut parvenue à détruire la marine hollandaise et à lui enlever sa suprématie commerciale et coloniale. On ne trouverait pas, dans l'histoire des nations, l'exemple d'un État qui ait réalisé une puissance égale à celle de l'Angleterre avec des ressources aussi restreintes. Jamais l'Angleterre n'a compté des armées de 600,000 hommes comme celles de la France ; le caractère anglais, quoique très-brave et courageux jusqu'à la chevalerie, se montre néanmoins antipathique à l'état militaire. Toute la puissance de l'Angleterre vient uniquement de ce qu'elle a été pendant longtemps le marché le plus considérable des capitaux, et que, grâce à l'abondance de ses richesses mobilières, elle a pu armer de puissantes flottes, solder des coalitions, conquérir et conserver de vastes colonies, et devenir le banquier universel et l'entrepositaire général de toutes les nations.

Rois et peuples étaient devenus ses tributaires; le marché des capitaux anglais fournissait aux uns les fonds de leurs emprunts, aux autres les marchandises nécessaires à leurs besoins, et commanditait à l'étranger toutes les entreprises d'utilité publique.

Certes l'influence anglaise ne se serait jamais élevée au degré qu'elle a obtenu sans les capitaux dont elle a disposé ; mais ces

Digitized by Google

capitaux, qui donc les fournissait? le monde entier. Ce n'était pas toujours le capital anglais qu'on prêtait aux Etats, aux peuples, c'était souvent le capital venu des Etats emprunteurs eux-mêmes; mais comme nul centre ne réunissait ces capitaux, comme ils étaient épars, ils étaient sans force et venaient s'employer sur le vaste marché qui les utilisait et qui était devenu le point où se rencontraient l'offre et la demande.

Cette prépondérance séculaire du marché anglais a été sérieusement atteinte de 1852 à 1856, lorsque, pour la première fois, le marché français devint à son tour le marché des capitaux de l'Europe; lorsque, grâce à ce marché, elle commanditait les chemins autrichiens, suisses, allemands, italiens, russes, espagnols, etc., etc.; lorsque le marché français fournissait les emprunts faits par l'Espagne, le Piémont, le Saint-Siége, etc., etc. Ce jour-là la France a réellement dominé le monde; car toutes les puissances délaissaient l'Angleterre pour demander au marché français les capitaux qui devaient vivifier les éléments de richesse qu'elles possédaient. Alors on vit s'étendre sur tout le continent l'influence de la France. D'abord notre système métrique imposé à tous les Etats pour la construction de leurs chemins de fer et l'établissement de leurs tarifs; puis l'introduction de nos ingénieurs sur tous les points de l'Europe; notre monnaie expulsant les guinées; la livre française de 500 grammes adoptée comme type par les Etats du Zollverein, etc., etc.; les billets de la Banque de France pour la première fois préférés aux billets de la Banque anglaise.

Le mouvement financier imprimé aux événements, de 1852 à 1856, fut si rapide et si formidable qu'il bouleversa toutes les idées reçues; on s'imagina que les richesses dont la France paraissait regorger étaient des richesses uniquement françaises. On ne comprit pas que le déplacement du marché des capitaux, qui, de la Bourse de Londres était passé à la Bourse de Paris, avait produit ce changement, et que les milliards qui s'agglomeraient ici étaient des capitaux cosmopolites qu'il fallait acclimater en France. Or, ne le comprenant pas, on ne devina pas non plus que certaines mesures feraient disparaître ces capitaux cosmopolites et les disperseraient aux quatre coins de l'Europe.

Le droit d'entrée à la Bourse fut le signal donné aux capitaux que la liberté dont ils avaient joui allait cesser. Déjà se produisait en France un système de dénigrement contre la Bourse et les richesses mobilières; des publications déplorables, des discours violents prononcés par des fonctionnaires, des pièces de théâtre, des pamphlets, enfin les jalousies aveugles de la propriété immobilière, avaient engendré une réaction contre la Bourse. Comme on ne se rendait pas compte des bienfaits recueillis, on ne fut frappé que de quelques abus qui s'étaient produits, et un anathème général sembla être jeté à tout ce qui, de près ou de loin, touchait au marché des capitaux, à la Bourse.

Telles sont les circonstances dans lesquelles, le 1er janvier 1857, fut inauguré le droit d'entrée. Que l'on consulte les annales de l'industrie et qu'on nous dise quels ont été les travaux entrepris depuis lors! Six mois après, en juin 1857, parut la loi sur les valeurs mobilières qui dit au capital: « Si » tu t'associes, tu payeras un impôt. » Le capital a obéi, il ne s'est plus associé. Mais aussi l'industrie languit et l'esprit d'association semble s'éteindre. On pouvait cependant encore espérer que les semences si vigoureuses déposées par les années de prospérité, de 1853 à 1856, porteraient leurs fruits, malgré le dénigrement général dont la Bourse était devenue l'objet. Mais pour cela il fallait que les capitaux pussent se concentrer; or la concentration des capitaux est le résultat d'une réunion d'hommes, et si le lieu qui doit les réunir est signalé au public comme un lieu dangereux, si on oblige les capitalistes à prendre pour ainsi dire une patente de spéculateur, lors que la spéculation est flétrie, on éloigne du marché des capitaux les hommes même qui font la force, la puissance et la loyauté de ce marché; par suite, ce marché languit, les capitaux étrangers se retirent, et le marché devient désert, mais reste surchargé des valeurs créées pendant sa puissance.

Voilà quel a été le résultat du droit d'entrée; voilà ce qu'on a sacrifié à des préoccupations puériles.

Comme si la fatalité était attachée à la Bourse de Paris, sa situation s'est encore aggravée par les mesures qui ont été la conséquence de la création du droit d'entrée.

Nous avons dit plus haut que l'espèce de stigmate dont la Bourse avait été frappée, avait éloigné la classe riche, ce qui avait livré le marché à la classe qui n'a ni titres ni capitaux, à une classe de parieurs qui constituent la clientèle de la coulisse, de sorte qu'en même temps que le grand marché des capitaux était appauvri par la dispersion du public riche, par la désertion des capitaux étrangers, le marché irrégulier, au contraire, représenté par la coulisse, augmentait sa puissance.

Les affaires sur les fonds publics avaient presque complétement cessé par l'intermédiaire des agents de change pour se concentrer uniquement dans la coulisse; le contraste des deux marchés ne tarda pas à devenir tel qu'il attira naturellement l'attention du gouvernement et des agents de change, ainsi menacés dans leurs priviléges, si chèrement achetés par les nouveaux titulaires.

Cet état de choses fut encore plus remarqué pendant la guerre d'Italie. A cette époque le marché des fonds publics, entièrement concentré à la coulisse, donnait matière à d'énormes affaires, tandis que les agents de change ne faisaient que peu de transactions. Le marché des fonds publics présenta pendant quelque temps un phénomène assez fréquent aux époques où de grands événements sont prévus, et lorsque de grandes affaires sont engagées; la spéculation prévoyait que la guerre d'Italie pouvait devenir générale, que des événements d'une gravité sans exemple allaient se produire et détermineraient de nouveaux emprunts sur toutes les places de l'Europe, et que, par conséquent, tous les fonds publics éprouveraient une forte baisse. Les offres, par conséquent, étaient plus nombreuses que les demandes; et la baisse sur les affaires à terme, comparativement aux affaires du comptant, en était la conséquence. Or, les affaires à terme étaient faites par la coulisse et les affaires au comptant se faisaient par les agents de change.

On ne considéra pas alors que, si les affaires faites à la coulisse l'eussent été par les agents de change, elles auraient présenté la même physionomie, et que, par conséquent, au parquet, comme à la coulisse, les rentes fin du mois auraient été meilleur marché qu'au comptant.

Cette réflexion n'a pas suffisamment frappé l'attention, et la coulisse a été signalée comme étant la cause directe et systématique de la baisse. Aussi, pour éviter la constatation des cours affaiblis de la rente, a-t-on empêché les spéculateurs de se réunir le soir; plus tard, on les empêcha de se réunir le matin avant la Bourse; puis, comme l'ordre de faits auquel on voulait mettre un terme se produisait pendant la Bourse, les agents de change prirent des mesures pour empêcher les compensations d'affaires entre les agents de change et les coulissiers; enfin, de mesures en mesures, la suppression de la coulisse a été prononcée et consommée par les tribunaux.

Les agents de change qui avaient espéré que la suppression de la coulisse ramènerait les affaires au parquet se sont trompés. Les affaires de la coulisse ont disparu avec la coulisse elle-même. Le marché a été frappé, éteint, mais ne s'est pas déplacé. L'administration, qui avait pensé que la suppression de la coulisse élèverait le niveau du crédit public, a vu ses prévisions s'évanouir. En effet, personne ne doute que si la coulisse

Digitized by Google

eût été maintenue depuis la paix, la rente n'eût atteint le prix de 75 f., parce que les ventes nombreuses faites en vue d'événements très-graves auraient amené des rachats forcés qui auraient nécessairement produit une très-forte hausse.

Mais ces inconvénients ne sont pas les seuls : les plus graves pour le commerce et l'industrie sont ceux qui résultent de l'état de langueur où est tombé le marché des fonds publics. On ne saurait calculer le préjudice causé à toutes les affaires par la suppression des *seuls* intermédiaires qui fassent, recherchent et créent les affaires, puisque les agents de change se bornent à constater et authentiquer les cours.

Ainsi le droit d'entrée et la suppression de la coulisse peuvent se traduire ainsi : suppression du public, suppression des intermédiaires. Comment imaginerait-on que les affaires puissent reprendre dans de telles conditions.

Nous nous apercevons que nous avons dépassé le cadre d'un article et nous sommes forcés de réserver pour un autre jour nos réflexions sur le point de vue moral qui a été le point de départ des mesures auxquelles nous attribuons une si grande et si triste influence.

Si nous insistons aussi fortement sur ces questions, c'est parce que ces mesures n'atteignent pas seulement les affaires qui se traitent à la Bourse, mais qu'elles tendent à altérer, à affaiblir la prépondérance de la France dans le monde entier, prépondérance qui, pour les sociétés modernes, résulte encore plus du développement et de la grandeur des richesses que de la force et de la vaillance des armées.

J.-G. Bordot.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale extraordinaire du 29 septembre.

L'assemblée générale extraordinaire de la Société anonyme des Ports de Marseille a eu lieu jeudi 29 septembre, au siége de la Société, rue Richelieu, 99, sous la présidence de M. le vicomte Alfred de Richemont.

Voici le résumé de cette assemblée :

M. le président appelle au bureau, comme scrutateurs, les deux plus forts actionnaires présents, MM. le comte de Bougy et Frédéric Lévy ; et comme secrétaire, M. Auguste Vitu.

M. le président constate la constitution légale de l'assemblée, et donne la parole au gérant pour lire le rapport. Nous publions plus loin le texte de ce document.

Après cette lecture, qui est suivie de nombreux applaudissements, M. le président, au nom du Conseil de surveillance, prononce les paroles suivantes :

« Messieurs,

» Vous venez d'entendre le rapport de votre gérant, il vous a, en peu de mots, exposé avec lucidité la véritable situation de l'affaire à laquelle, depuis quatre ans, nous avons tous donné nos soins, afin d'obtenir la Société anonyme, but que nous venons d'atteindre.

» Au moment où la Société en commandite n'est plus, et où la Société anonyme va commencer, il y a une transition qui a dû attirer notre attention.

» Les intérêts de MM. les actionnaires qui n'ont rien touché pendant le dernier semestre a aussi été l'objet de notre vive sollicitude.

» Dans ces circonstances, notre gérant, toujours préoccupé de vos intérêts, a eu la pensée de répartir immédiatement 3 fr. par action actuelle ou 10 fr. par action nouvelle ; ces 3 fr. seront pris sur les ventes faites aux Docks de Marseille.

» Nous avons pensé que dans la position exceptionnelle de transition où nous sommes, la proposition de M. le gérant devait être soumise à votre assemblée générale extraordinaire.

» Qu'il me soit permis en terminant, Messieurs, d'adresser à l'assemblée, au nom de mes collègues et au mien, nos remerciments pour la confiance dont elle nous a toujours honorés.

» Nous avons vu, en moins de quatre ans, exécuter et presque terminer les travaux des ports de la Joliette à la charge de l'État et de la ville de Marseille. Ces travaux, dont la prompte exécution étonne les plus expérimentés, sont l'œuvre, nous ne pouvons l'oublier, de l'intelligence éprouvée de notre gérant, qui a su, en temps utile, créer des ressources à la ville de Marseille.

» Les constructions des docks, de la gare du chemin de fer, l'éclairage au gaz des quais de la Joliette, le nivellement et l'élargissement de diverses voies de communication, les constructions monumentales faites par la Société des ports de Marseille ; enfin la conversion de notre Compagnie en Société annonyme, ce sont là, Messieurs, des faits qui rendront au Conseil d'administration que vous allez nommer la tâche plus facile, puisqu'il n'aura plus qu'à récolter les fruits que tous nos efforts ont tendu à faire produire.

» Je viens aussi, Messieurs, au nom de mes collègues et au mien, remercier M. Mirès de l'activité sans relâche, de l'intelligence et du dévouement qu'il n'a cessé de déployer dans cette affaire, dont il avait su prévoir l'avenir, lorsque la France était encore engagée dans une guerre lointaine et sanglante.

» Je vous propose, Messieurs, de voter à M. Mirès les remerciments qu'il a si bien mérités. »

La proposition faite par M. le président, de voter des remerciments à M. Mirès, ancien gérant de la Société, est adoptée à l'unanimité et avec acclamation.

M. le président met ensuite aux voix les résolutions soumises à l'approbation de l'assemblée :

1° Paiement, à partir du 1er octobre prochain, de 3 fr. par action actuelle, soit 10 fr. par action nouvelle, à valoir sur les produits de l'exercice.

Adopté à l'unanimité.

2° Fixation à 20 francs de la valeur des jetons de présence attribués aux membres du Conseil d'administration.

Adopté à l'unanimité.

3° Nomination d'un Conseil d'administration de neuf membres, conformément aux statuts de la Société anonyme.

Il est procédé au scrutin secret par appel nominal.

Le dépouillement du scrutin donne les résultats suivants :

Nombre des actionnaires présents. .	88	
Nombre des voix représentées. . .	289	
Majorité absolue.	145	
MM. le vicomte de Richemont. .	289	voix.
le comte de Chassepot. . .	289	
Mirès.	289	
le marquis de Chaumont-Quitry, député.	289	
le baron de Pontalba. . .	289	
Calvet-Rogniat, député. . .	288	
le vicomte de Poret. . . .	287	
Lanyer, directeur du Sous-Comptoir des chemins de fer.	287	
Félix Solar.	285	

En conséquence, MM. de Richemont, de Chassepot, Mirès, de Chaumont-Quitry, de Pontalba, Calvet-Rogniat, de Poret, Lanyer et Solar sont proclamés membres du Conseil d'administration.

La séance est levée.

F. Grimaud.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1859.

Le *Moniteur* du 25 septembre publie les tableaux des douanes et des contributions indirectes, comprenant l'état comparatif des principales marchandises importées pendant le mois d'août 1859 et pendant les huit premiers mois de l'année.

Les droits perçus à l'importation se sont élevés pendant les huit premiers mois, savoir :

En 1857. . . à 127,213,001.
En 1858. . . à 127,505,172.
En 1859. . . à 127,056,177.

Ce qui donne une faible diminution de 448,995 fr. sur 1858, et de 156,824 fr. sur 1857.

Les droits perçus spécialement pendant le mois d'août donnent les chiffres suivants :

En 1857. . . 14,838,444.
En 1858. . . 14,244,580.
En 1859. . . 14,293,804.

Soit, pour 1859, une augmentation de 49,224 sur 1858, et une diminution de 544,640 sur 1857.

On voit que les résultats généraux des im-

Digitized by Google

portations présentent peu de différence sur ceux des années précédentes. L'année 1857 avait été, jusqu'au mois d'octobre, une époque d'affaires très-actives, et les chiffres des importations avaient augmenté dans une forte proportion sur les années précédentes. Il y a eu au contraire, pour chacune des deux années suivantes, des causes particulières de ralentissement ; les suites de la crise américaine, en 1858, et la guerre d'Italie, en 1859, ont naturellement pesé sur les affaires ; ce qui explique le *statu quo* dans les produits des importations, et ce qui peut, jusqu'à un certain point, le faire considérer comme un fait encourageant pour l'avenir.

Les différences les plus importantes pour le mois d'août portent sur les entrées des sucres. Les droits perçus sur les sucres des colonies françaises n'ont produit en 1859 que 1,896,734 fr., tandis qu'ils s'élevaient en août 1858 à 3,531,107 fr., et en août 1857 à 2,994,286 fr. Au contraire les sucres étrangers ont produit en août 1859 3,064,816 fr., contre 1,288,447 fr. en 1858, et 2,352,549 fr. en 1857.

Les principaux articles qui ont présenté une augmentation sur le mois correspondant de 1858 sont les eaux-de-vie et 3/6, dont le chiffre s'est accru de plus de 40,000 fr., le cacao, le chanvre, les graines oléagineuses, la houille, dont l'augmentation est de plus de 100,000 fr., les huiles de graines, la fonte, qui présente une augmentation de 107,000 fr., le cuivre et l'étain.

Les articles qui présentent des diminutions, sont la cochenille, le coton en laine, le suif, l'huile d'olive, les laines en masse, le lin en étoupes, l'acier, le plomb et la soie.

Les chiffres des exportations sont généralement en faveur du mois d'août de cette année. Les catégories en augmentation sont les machines et mécaniques, les tissus de coton, les toiles de lin, les tissus de laine, les verres et cristaux.

Les exportations de tissus de soie, les modes, les sucres raffinés sont au contraire en diminution.

Le mouvement des céréales pendant le mois d'août a donné à l'entrée 1,630,768 quintaux métriques, contre 498.661 quintaux en 1858, et à la sortie, 498,524 quintaux contre 458.222 quintaux. La balance est donc en faveur des importations. Pendant les huit mois il en a été importé 3,511,097 quintaux contre 6,218,898 exportés.

Du mouvement des métaux précieux pendant le mois d'août il résulte que la circulation des deux métaux réunis s'est accrue en France d'une valeur de 97,810,980 fr., mais que la circulation de l'argent a perdu 19 millions 246,020 fr., tandis que celle de l'or a gagné 117,055,000 fr.

Nous signalions déjà un mouvement analogue dans l'article publié par le *Journal des Chemins de fer* sur le mouvement des métaux précieux le 25 juin 1859.

L'augmentation de la circulation générale pour les huit premiers mois de l'année a été de 165,793,020 fr., de la circulation de l'or de 466,484,400 fr., et la diminution de la circulation de l'argent de 300,691,380 fr.

En 1858, la circulation de l'or avait augmenté de 360,291,900 fr. pour les huit premiers mois ; et celle de l'argent avait diminué de 3,483,060 fr.

Les stocks au 31 août 1859 étaient généralement faibles dans les entrepôts et au-dessous des chiffres de l'année dernière. Cependant quelques marchandises sont abondantes dans les entrepôts ; notamment le stock des sucres des colonies françaises, celui des sucres étrangers, celui des cafés, de la fonte brute, de l'huile d'olive et du plomb.

Enfin le mouvement de la navigation de la France avec l'Algérie, les colonies et l'étranger, pendant les huit premiers mois, donne à l'entrée 17,253 navires jaugeant 2 millions 720,738 tonneaux, contre 15,771 navires, et 2,483,266 tonneaux en 1858, 14,487 navires et 2,828.157 tonneaux en 1857. A la sortie figurent 14,639 navires et 2,139,632 tonneaux contre 13,134 navires et 1,920,579 tonneaux en 1858, 10,761 navires et 1 million 756,068 tonneaux en 1857.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 23 SEPTEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 23 septembre
Paris-Méditerranée	52.845 75	900 »
Nord	42.793 »	935 »
Orléans	31.372 00	1398 75
Ouest	20.358 82	585 »
Bességes	26.931 15	460 »
Est	26.095 08	667 50
Genève	21.455 50	527 50
Midi	18.087 55	512 50
Dauphiné	15.506 64	550 »
Ardennes	15.500 94	440 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	37.573 51	555 »
Autrichiens (2)	20.244 43	551 25
	Au 16 septembre.	
Madrid à Alicante	16.553 55	440 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 9,571 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 23 septembre 1859 (2.04), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

NOMINATIONS.

Par décrets de Sa Majesté Impériale en date du 18 septembre courant, MM. Lepel-Cointet (Louis-Helmuth) et Renouard (Jules-Léopold) ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. Legras et Le Roy, démissionnaires.

SOCIÉTÉ CAIL ET Cie.

Erratum. — Le résumé de l'assemblée générale des actionnaires, publié dans notre dernier numéro, indique, par une erreur de composition, le mois d'août 1860 pour l'époque du paiement du dividende fixé à 32 fr. 50.

C'est à partir du *1er avril 1860* que ce dividende sera distribué.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES(1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 octobre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99.

27 octobre. — **Société Ch. Noel et Cie.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, faubourg Poissonnière, 9.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 novembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Madrid, au siége social, rue Fuencarral, 2, à 1 heure de relevée, pour statuer sur la répartition d'un dividende à prélever sur les bénéfices de 1858. L'assemblée se compose des 150 plus forts actionnaires. Dépôt des titres au siége social à Madrid, et à Paris, place Vendôme, 15, avant le 31 octobre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement d'un intérêt de 10 fr. par action, au siége social, rue Richelieu, 99.

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1859. Dépôt des coupons d'actions au porteur et des certificats d'inscription nominative depuis le 5 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Paiement des intérêts sur les obligations 3 et 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon et sur les obligations d'Andrézieux à Roanne, premier et second ordre, de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'avis publié aux annonces du 24 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 50 c. par obligations nominatives et 12 fr. 17 c. par obligation au porteur : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), soit pour les obligations au porteur, impôt dé-

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 24 septembre.

Digitized by Google

duit, 24 fr. 40 c.; pour les obligations nominatives, 25 fr.; à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 00 c. (impôt déduit pour les actions au porteur), montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. P. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Paiement du dividende de l'année 1858, soit 10 fr. par action. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro du 10 septembre, page 786.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement des intérêts sur les actions de la Compagnie, en déduction de l'appel de 50 fr. par action qui sera en cours d'exécution de 1er au 10 octobre 1859; à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie, rue de Provence, 50.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Paiement d'un à-compte de 24 fr. 50 c. sur le dividende de 1859, impôt déduit pour les actions au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

15 octobre. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Paiement de 10 fr. par action formant le dividende de 1857-1858. (Voir aux annonces de ce jour.)

16 octobre. — **Société anonyme des mines de la Loire.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 4 fr. 90 c. par action, impôt déduit. (Voir les détails à l'avis publié aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces de ce jour.)

APPELS DE FONDS

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Avis de rappel du versement de 100 fr. par action, dont le délai est expiré depuis le 10 décembre 1858. (Voir aux annonces du 24 septembre.)

29 septembre au 5 octobre. — **Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie.** — Appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr. par action ancienne de 250 fr. (Voir les détails aux annonces du 24 sept.

1er au 10 octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel de 50 fr. par action, versement à Paris, rue de Provence, 50.

15 au 25 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Appel du troisième versement de l'emprunt 3 0/0, soit 70 fr. par obligation. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

5 au 15 décembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Appel de 50 fr. par action. On déduira de cette somme le coupon d'intérêt pour l'exercice 1859, soit 9 fr., et le coupon de dividende qui sera fixé dans l'assemblée générale du 30 novembre. Versements à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

ÉCHANGES DE TITRES

A partir du 15 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Echange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs. (Voir aux annonces de ce jour.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 15 septembre. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

F. G.

COMPAGNIE MEDITERRANEAN EXTENSION LIMITED.

Une dépêche arrivée de Londres annonce que le câble qui réunit l'île de Malte à l'île de Sicile a été heureusement établi, et qu'à partir de ce moment la ligne est ouverte dans toute son étendue à la correspondance privée.

Le prix d'une dépêche simple de 20 mots, entre Malte et la Sicile, est de 3 fr. 10 (2 sch. 6 d.), avec augmentation de la moitié de la taxe pour chaque série de dix mots.

Pour les gérants,
Le représentant de la Compagnie,
JAMES POWER.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE,	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								00	00
EST (1)	Du 17 au 23 septembre.	1634	1,265,203 45	774 29	1611	1,231,871 87	764 66	1 20	» »
ORLÉANS (1)	17 — 23 —	1475	1,352,258 43	916 79	1475	1,161,785 98	787 65	16.40	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	17 — 23 —	1406	2,086,275 83	1,484 16	1346	1,757,902 97	1,306 06	10.34	»
OUEST (1)	17 — 23 —	1168	1,148,828 49	967 03	1145	1,016,813 42	888 05	8.89	»
NORD (1)	17 — 23 —	964	1,250,308 69	1,306 »	910	1,180,191 60	1,294 »	0 92	»
MIDI (1)	17 — 23 —	793	451,374 88	569 20	793	380,188 95	470 43	18.72	»
LYON A GENÈVE	17 — 23 —	231	153,980 28	666 62	229	130,807 95	571 22	16.70	»
ARDENNES (1)	17 — 23 —	164	72,534 28	442 28	140	56,407 52	402 91	9.77	»
DAUPHINÉ	17 — 23 —	134	58,209 78	434 50	134	51,221 10	382 21	13.64	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	17 — 23 —	33	23,939 40	725 43	33	20,166 40	611 20	19.75	»
AUTRICHIENS (2)	17 — 23 —	1323	800,490 »	605 »	1323	776,294 12	586 76	3.11	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	17 — 23 —	1185	1,227,400 80	1,035 77	1070	910,777 47	851 19	21.68	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	17 — 23 —								
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	10 — 16 —	482	314,207 53	651 89	453	253,801 65	557 80	10.86	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	10 — 16 —	57	27,490 85	481 66	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	3 — 9 —	214	140,444 61	656 28	194	106,473 16	548 83	19.57	» »
OUEST SUISSE	16 au 22 septembre.	80	44,031 70	550 40	80	31,786 56	433 85	26.60	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.04) pour la semaine du 17 au 23 sept. 1859, et sur le change de 2.38 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 776,294 12, d'après le bulletin de la Compag°. F. GRIMALD

Digitized by Google

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 21 SEPTEMBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,989,710	774,742,750
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,650,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,314,710	412,867,750
Balance. .	30,989,710	774,742,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,720,472	93,011,800
Compte courant de l'Etat créditeur.	8,792,598	219,814,950
Comptes particuliers. .	13,219,882	330,497,050
Billets à sept jours et autres	839,280	20,982,000
	41,125,232	1,028,130,800
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	11,220,018	280,500,450
Créances particulières.	19,317,820	482,945,500
Bank-notes (portefeuille)	9,909,935	247,748,375
Numéraire.	677,459	16,936,475
Balance. .	41,125,232	1,028,130,800
Augmentation :		
Circulation des billets.	597	14,925
Compte courant du Trésor.	283,676	7,091,900
Compte courant des particuliers	145,242	3,631,050
Espèces et lingots. . .	71,347	1,783,675
Reste	3,685	92,125
Réserve	51,932	1,298,300
Diminution :		
Portef. des particuliers.	360,659	9,016,475

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

RAPPORT AUX ACTIONNAIRES.

« Messieurs,

» Par décret du 16 août dernier, l'Empereur a autorisé en la forme anonyme la Société que nous avons formée, sous le titre de *Société des Ports de Marseille*.

» La première de nos espérances s'est ainsi trouvée réalisée ; nous sommes fondés à penser que toutes les autres auront le même succès.

» Vous n'ignorez pas, Messieurs, les justifications de toute nature, les examens de compte, les expertises administratives et toutes les discussions de détails qui constituent la procédure préalable devant le conseil d'Etat, avant l'obtention du décret qui autorise toute Société anonyme.

» Notre Société présentait en outre une difficulté particulière à raison de sa dette hypothécaire. Jusqu'à présent, en effet, le conseil d'État avait repoussé toute demande en Société anonyme dont l'actif était grevé de cette manière. Malgré cet obstacle, notre Société anonyme a été autorisée, grâce au concours du ministère du commerce, qui a soutenu notre demande devant le conseil d'Etat, en se fondant précisément sur les évaluations administratives qui élèvent à un chiffre considérable l'actif de notre Société, c'est-à-dire la valeur de nos terrains.

» Nous voudrions vous donner tout de suite d'intéressants détails sur la réalisation d'une partie de nos traités de vente à M. Talabot et à la Compagnie des Docks-Entrepôts de Marseille, sur la marche rapide des travaux maritimes exécutés autour de nos terrains, et sur nos rapports financiers avec la ville de Marseille ; mais aujourd'hui notre premier devoir est de nous occuper de la constitution légale de notre Société anonyme, et d'exécuter les prescriptions de nos nouveaux statuts, qui ont été publiés et que vous connaissez déjà.

» Le premier acte qui doit marquer notre nouvelle existence est la nomination du Conseil d'administration ; c'est le but principal de la réunion de cette assemblée, aux termes de l'article 21 des nouveaux statuts.

» Les modifications apportées à nos anciens statuts ne sont pas importantes ; la plupart ne sont que des dispositions de concordance, commandées par la constitution en Société anonyme.

» Ainsi le nombre des actions, qui était de cent mille, a été réduit à trente mille, et par suite il faudra trois actions et un tiers pour représenter une action nouvelle.

» Les nouvelles actions seront amorties à cinq cents francs, et lorsque ce remboursement de cinq cents francs aura été opéré, il sera délivré, en échange des actions amorties, des actions de jouissance, qui auront droit, dans la même proportion, à tout l'actif social, comme par le passé.

» Le Conseil d'administration qui remplace le Conseil de surveillance, sera désormais composé de neuf membres.

» Les fonctions des membres du Conseil d'administration sont gratuites, mais aux termes de l'art. 43 des statuts, il leur est alloué des jetons de présence dont la valeur doit être fixée par l'assemblée générale ; nous vous soumettrons une proposition à cet égard.

» L'art. 36 des nouveaux statuts porte que les bénéfices seront répartis annuellement en un ou deux dividendes sur la proposition du Conseil d'administration et avec l'approbation de l'assemblée générale.

» Vous savez, Messieurs, que dans une Société comme la nôtre, ce qu'on appelle bénéfice ne ressemble pas aux résultats obtenus dans les Sociétés commerciales. En effet, dans celles-ci les produits sont le résultat d'une exploitation régulière ; ces résultats s'élèvent ou s'abaissent selon le plus ou moins de succès des opérations annuelles.

» Il ne peut en être ainsi dans notre Société ; les bénéfices sont le résultat de la vente avantageuse d'une partie des terrains formant l'actif social, et par suite les distributions à faire aux actionnaires peuvent être considérées surtout comme des remboursements de capital.

» Aussi avons-nous le projet de proposer un système qui assurerait aux actions un revenu régulier, indépendant du remboursement du capital, qui s'opérerait au fur et à mesure des ventes de terrain excédant le chiffre réservé pour servir l'intérêt annuel. Nous proposerons de fixer cet intérêt annuel à raison de 20 fr. par action nouvelle, puisque ce chiffre correspond exactement aux 6 fr. par action qui sont distribués annuellement aux actions anciennes.

» Toute la portion du bénéfice annuel excédant les 20 fr. dont il s'agit, serait appliquée à l'amortissement proportionnel du capital social.

» Lorsque le remboursement intégral de 500 fr. par action serait effectué, l'intérêt annuel cesserait d'être servi ; les titres d'actions seraient échangés contre des actions de jouissance, donnant également droit à la propriété de tout l'actif social.

» Si vous adoptez ces propositions, les nouveaux titres seront rédigés en conséquence, et nous fixerons, comme par le passé, les mois d'octobre et d'avril de chaque année pour le paiement des intérêts annuels, fixés à 20 fr. par action.

» Depuis notre dernière assemblée d'avril, deux actes importants ont été réalisés, et cela peu de jours avant l'obtention du décret autorisant la constitution anonyme de notre Société.

» Nous avons régularisé la vente ferme à la Société des Docks-Entrepôts de Marseille, primitivement représentée par M. Talabot, des 33,000 mètres de terrain formant l'îlot n° 35 du plan général.

» Quelques détails sont dus au sujet de cette vente.

» Vous savez que ce terrain devait être entièrement conquis sur la mer au milieu de l'anse d'Arenc, et que sa mise en état pouvait rencontrer les plus longs retards, parce que la protection de cette conquête contre la haute mer dépendait de la marche plus ou moins rapide des travaux du port Napoléon. Grâce aux ressources que nous avons mises à la disposition de l'administration municipale par l'émission de nos obligations, une activité extraordinaire a été imprimée aux travaux du port Napoléon et a permis à la ville de Marseille de devancer l'époque de la livraison ; la Compagnie des Docks s'est ainsi trouvée en mesure de donner un développement plus rapide à ses installations, bien avant l'époque prévue pour la livraison complète de ce terrain. Toutefois, sur les 33,000 mètres, il en a été réservé 3,000 dont la livraison a dû être différée jusqu'à l'entière confection des quais.

» Cette livraison acceptée par la Compagnie des Docks-Entrepôts a eu pour résultat de faire courir le délai de trois mois fixé dans l'acte pour le paiement du prix. Ainsi voilà une ressource de trois millions devenue presque immédiatement exigible, et sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure.

» Vous n'avez pas oublié qu'indépendamment de la vente des 33,000 mètres dont il s'agit, il était intervenu entre M. Talabot et notre Société un traité conditionnel à ratifier de 80,000

Digitized by Google

mètres. Le délai de cette ratification expire le 12 octobre prochain.

» La Société des Docks-Entrepôts, substituée à M. Talabot, a rendu définitive la vente de 16,000 mètres de terrain sur les 80,000 en question, au prix convenu de 130 fr. le mètre carré; ce qui prépare une nouvelle ressource de plus de 2 millions.

» Pour le surplus de la vente à ratifier, le délai a été prorogé au 1er mai prochain.

» Vous savez que par suite de la vente ferme des 33,000 mètres de terrain, la Société des Ports a souscrit 6,600 actions dans la Compagnie des Docks-Entrepôts de Marseille. C'est en considération de cette souscription que le prix du terrain n'a été porté qu'à 100 fr. le mètre, le supplément de prix devant résulter de la plus-value certaine des actions des Docks.

» En 1857 un premier appel d'un cinquième ayant été fait sur ces actions, la Société des Ports a effectué le versement nécessaire.

» En juillet dernier, a eu lieu un nouvel appel de 150 fr., destiné à libérer les actions de moitié et à permettre la délivrance des titres au porteur. La Société des Ports avait donc à faire pour cet objet un versement de 990,000 fr. Cette somme a été compensée avec la Compagnie des Docks dans l'acte de vente de l'îlot n° 35, et notre Société se trouve ainsi propriétaire de 6,600 actions des Docks de Marseille, libérées de moitié.

» Nous n'avons pas besoin d'insister, Messieurs, pour vous faire apprécier l'importance de cette valeur. Notre Société, par la possession de ces 6,600 actions, est devenue le plus fort intéressé de la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, et à ce titre il nous appartient d'examiner ensemble la portée et l'avenir de cette entreprise.

» Vous savez qu'il s'agit d'une concession de quatre-vingt-dix-neuf ans. Vous connaissez l'importance actuelle du courant commercial qui anime le port de Marseille et les développements incontestables que lui promet un prochain avenir, et si vous ajoutez les circonstances particulières qui favorisent la Compagnie des Docks, vous reconnaîtrez que la prospérité réservée à cette entreprise doit dépasser toutes les prévisions.

» Sous l'initiative de l'homme éminent qui dirige le chemin de fer de la Méditerranée, une communauté de services et d'intérêts s'est établie entre la Compagnie des Docks et Entrepôts, le chemin de fer et les Messageries impériales.

» Cette communauté d'intérêts, qui assure au commerce national les conditions les plus favorables, s'est traduite par l'abandon à la Société des Docks et entrepôts de Marseille de tout le mouvement des marchandises à la destination de la Méditerranée et du Levant, ou qui de ces contrées se dirigeront vers la France. Cette combinaison, qui réunit dans un but commun tant de forces et d'intelligences, doit nécessairement produire les plus brillants résultats.

» L'administration qui dirige la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille a su devancer les lenteurs nécessaires d'une organisation générale et définitive; des installations considérables s'achèvent, et dès l'année prochaine les résultats obtenus permettront de distribuer aux actionnaires des Docks et Entrepôts de Marseille, avec les produits de l'exploitation, les intérêts du capital engagé.

» Qu'on juge de l'avenir assuré à cette Société, lorqu'elle sera en pleine activité, par l'achèvement des installations maritimes qui s'exécutent à Marseille sur une si vaste échelle, et lorsque, par la création des warrants, elle aura ajouté le bénéfice des consignations à toutes les autres branches de ses produits!

» Et remarquez, Messieurs, que tous ces développements et tous ces succès ne constituent pas une opposition d'intérêt avec la Société des Ports de Marseille. Au contraire, la communauté d'intérêts la plus étroite existe entre nous; l'accroissement de la prospérité des Docks, de celle du chemin de fer et des Messageries impériales, en donnant une activité croissante au mouvement de la population vers la ville nouvelle, prépare et assure une prospérité plus grande pour notre Société. Dans peu, nous espérons soumettre à votre approbation des projets qui permettront de hâter encore la réalisation de toutes vos espérances.

» En présence du fait accompli des deux ventes définitives passées à la Compagnie des Docks, qui donnent sur les prix d'achat un bénéfice important, sans compter la plus-value certaine des actions des Docks, nous avons pensé qu'il ne serait pas juste d'imposer à l'exercice courant les mêmes sacrifices qui ont pesé sur le semestre précédent; en conséquence, nous vous proposons de délibérer que le premier paiement, pour l'année 1859, sera de 10 fr. par action nouvelle ou 3 fr. par action actuelle à prendre sur les bénéfices produits par les ventes réalisées.

» Si vous décidez ce paiement, il pourra être effectué à partir du 1er octobre comme par le passé.

» Comme nous l'avons dit tout à l'heure, le but principal de notre réunion est de constituer le Conseil d'administration.

» Tout en réservant, comme de raison, votre liberté entière pour le choix de vos mandataires, nous nous sommes fait un devoir de vous fournir les indications que nous croyons utiles à l'intérêt bien entendu de la Société.

» Les cinq membres qui composent en ce moment notre Conseil de surveillance, M. le vicomte de Richemont, M. le comte de Chassepot, M. le vicomte de Poret, M. Calvet-Rogniat, député, et M. le baron de Pontalba n'ont cessé de nous prêter le concours le plus intelligent et le plus dévoué; ils possèdent les traditions et tous les détails de l'affaire; ils nous paraissent naturellement désignés à votre choix.

» M. le marquis de Chaumont-Quitry, député, a bien voulu, dans cette circonstance, mettre à la disposition de notre Société son bienveillant concours. Nous considérons M. le marquis de Chaumont-Quitry comme une acquisition très-précieuse pour notre Conseil d'administration.

» Les services rendus à l'industrie ou aux chemins de fer par le Sous-comptoir des chemins de fer nous avaient fait désirer obtenir le concours de M. Lanyer, directeur de cet établissement; nous sommes heureux de vous faire connaître que M. Lanyer accepterait de faire partie de notre Conseil d'administration; nous vous proposons ce choix, qui nous paraît utile à tous égards.

» Telles sont, Messieurs, les indications que nous avons cru devoir vous soumettre au sujet de la formation de votre Conseil d'administration.

» Aussitôt après sa constitution, votre Conseil d'administration s'occupera des mesures à prendre pour mettre nos terrains en valeurs et activer leur réalisation; il trouvera des études préparées à ce sujet et pourra bientôt prendre des résolutions importantes qui seront soumises à votre approbation.

» En remettant à une administration nouvelle les pouvoirs que vous m'aviez confiés, permettez-moi de vous remercier du bienveillant concours dont vous n'avez cessé de m'honorer, et de la patience intelligente que vous avez su opposer aux lenteurs inévitables des opérations immobilières.

» Les jours d'attente touchent à leur terme, et nous sommes fondés à dire qu'un avenir prochain, sous l'initiative du nouveau Conseil d'administration, verra réaliser vos légitimes espérances. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations cinq pour cent. — 6e tirage semestriel

Le jeudi 22 septembre 1859, à deux heures, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 6e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

193 numéros ont été appelés au remboursement, savoir :

Le n°	1	et suivants, jusqu'à	13 inclus.
—	9,982	—	10,000 —
—	10,001	—	10,014 —
—	19,982	—	20,000 —
—	20,001	—	20,017 —
—	29,986	—	30,000 —
—	39,945	—	39,976 —
—	49,945	—	49,977 —
—	50,005	—	50,035 —

Le 7e tirage aura lieu le 22 mars 1860.

La souscription aux obligations foncières de 500 fr. 5 0/0 est ouverte à Paris, au siége de la Société, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Obligations avec lots 3 et 4 0/0. — 27e tirage. 3e trimestre de 1859.

Le jeudi 22 septembre 1859, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, au 3e tirage trimestriel pour 1859 des obligations foncières de l'emprunt de 200 millions.

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la dixième coupure comme ayant ce droit. Cette

Digitized by Google

désignation ne concerne nullement les obligations de 400 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 750 numéros ; les 3 premiers ont droit aux lots suivants :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1	414,426	100,000
2	82,130	50,000
3	71,603	20,000

Nous publierons samedi prochain la liste complète des numéros appelés au remboursement, soit les 4 0/0 au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET C^e^.

Quai de Billy, n° 48, à Paris.

Assemblée générale annuelle du 22 septembre 1859.

L'assemblée générale annuelle de la Société J.-F. Cail et C^e^ a eu lieu le 22 septembre au siége social.

Le bureau se compose de M. Bauduin, président, et de MM. Falco et de Wock, secrétaires scrutateurs nommés à l'unanimité des membres présents.

Un bureau spécial, délégué pour le tirage au sort des numéros de 800 obligations faisant partie des 8,800 créées par décision du 30 juillet 1858, est composé de deux membres du Conseil de surveillance de la Société et de deux porteurs d'obligations.

Le tirage des 800 numéros étant terminé, il est dressé de ce tirage un procès-verbal spécial, et les numéros sortis seront publiés, notamment, ainsi que la loi de leur création le porte, dans les journaux d'annonces légales du département de la Seine.

Les obligations sorties seront remboursées à fr. 450, à partir du 23 octobre prochain.

Le taux d'émission ayant été de fr. 400, les propriétaires des obligations sorties cette première année auront touché, pour un débours de fr. 400, une somme de fr. 70, dont 20 fr. à titre d'intérêts et 50 fr. à titre de prime, soit 17 1/2 0/0 ; les numéros qui sortiront l'année prochaine, auront touché 40 fr. pour deux années d'intérêts et 50 fr. pour prime, soit en moyenne 45 fr. par an ou 11 1/4 0/0, et ainsi de suite en diminuant successivement, jusqu'à la onzième année où la prime ajoutée à l'intérêt reçu de 5 0/0 représentera un supplément de 17,8 0/0 par année écoulée.

La gérance rend compte à l'assemblée des affaires de l'année ; le chiffre des affaires faites dans les différents établissements de France et de Belgique et Hollande relevant de la Société J. F. Cail et C^e^ n'a pas été beaucoup moindre que celui de l'exercice précédent ; mais la rareté des affaires sur les différentes places a été cause d'une grande concurrence entre les constructeurs pour obtenir les commandes, d'où est suivi une baisse de prix qui a nécessairement réduit les bénéfices.

Après avoir successivement rendu compte des résultats des maisons annexes qui versent chacune à la maison centrale les bénéfices lui revenant, les gérants rendent compte du résultat définitif, qui, en dehors de réserves importantes, attribue à chaque action de 500 francs 25 fr. à titre de dividende d'intérêts
32 50 à titre de dividende de bénéfice

57 50 en total, soit 11 1/2 0/0.

Ce résultat laisse subsister un chiffre de 2,000,000 francs de réserves diverses, à titre d'amortissement, etc., successivement faites jusqu'à ce jour, et ce indépendamment de plus-values considérables sur les immeubles de la Société, plus-values qui ne sont pas chiffrées dans les inventaires.

Le dividende d'intérêt est payable à partir du 30 septembre ;

Le dividende de bénéfice, à partir du 31 mars prochain.

Ce résultat est accepté par l'assemblée, qui, après avoir entendu le rapport conforme du Conseil de surveillance, vote à l'unanimité l'approbation complète des comptes présentés par la gérance.

Tirage annuel de 800 obligations sur un total de 8,800.

Numéros sortis au tirage du 22 septembre 1859, remboursables à 450 francs, à partir du 23 octobre prochain, au siége de la Société.

4	794	1694	2709	3537
8	799	1706	2723	3546
13	801	1728	2740	3559
33	805	1761	2746	3575
47	812	1797	2766	3583
54	839	1802	2773	3595
61	865	1812	2809	3607
85	873	1817	2814	3625
94	874	1825	2840	3630
90	908	1839	2865	3639
98	914	1842	2868	3658
102	934	1849	2871	3667
123	944	1858	2876	3669
120	953	1899	2894	3677
129	1002	1909	2897	3678
133	1005	1905	2914	3679
136	1008	1907	2925	3685
148	1011	1909	2931	3699
159	1028	1912	2939	3715
160	1035	1921	2945	3716
163	1036	1922	2957	3749
176	1048	1924	2967	3771
180	1051	1952	2973	3776
181	1055	1961	2975	3778
185	1076	1965	2976	3820
203	1081	1970	2984	3821
211	1090	1981	2986	3828
212	1104	2024	2988	3834
223	1119	2025	2998	3837
226	1127	2033	3050	3868
266	1136	2005	3061	3876
291	1156	2096	3068	3889
295	1175	2106	3071	3886
309	1181	2111	3079	3896
318	1182	2128	3104	3906
321	1201	2148	3115	3907
345	1216	2159	3146	3908
379	1238	2152	3148	3918
382	1278	2226	3158	3921
392	1290	2234	3163	3930
393	1304	2241	3167	3933
403	1332	2256	3173	3939
408	1333	2280	3177	3950
415	1336	2284	3187	3961
458	1350	2330	3238	3962
466	1352	2350	3258	3968
470	1361	2351	3278	3974
478	1371	2365	3280	3979
487	1381	2387	3291	3987
505	1383	2404	3305	3990
509	1402	2417	3319	3994
521	1405	2418	3325	4008
530	1412	2434	3333	4009
536	1416	2447	3349	4019
537	1429	2453	3357	4029
549	1438	2481	3366	4033
555	1440	2485	3375	4045
561	1451	2489	3387	4049
565	1473	2495	3398	4085
576	1474	2497	3414	4093
595	1492	2499	3417	4094
630	1502	2505	3421	4121
638	1506	2519	3430	4130
641	1509	2513	3435	4134
650	1534	2522	3438	4136
652	1538	2532	3465	4138
654	1543	2540	3489	4158
660	1559	2550	3482	4179
679	1561	2556	3490	4194
693	1590	2565	3494	4201
705	1601	2582	3497	4203
711	1608	2598	3509	4213
750	1636	2615	3511	
756	1638	2629	3520	
758	1642	2640	3522	
775	1663	2650	3525	
780	1676	2652	3526	
784	1680	2602	3527	
4228	5112	6054	6939	7960
4230	5147	6054	6940	8029
4239	5158	6064	6943	8030
4245	5160	6073	6949	8081
4257	5179	6075	6953	8098
4266	5176	6081	6962	8103
4272	5182	6084	6980	8106
4274	5190	6088	6984	8121
4295	5193	6113	6985	8128
4297	5194	6117	7038	8140
4301	5195	6136	7069	8156
4304	5229	6144	7075	8151
4318	5233	6145	7082	8160
4325	5238	6147	7113	8164
4330	5242	6162	7144	8189
4337	5256	6166	7168	8190
4352	5258	6175	7179	8206
4355	5261	6180	7187	8210
4366	5263	6198	7203	8224
4375	5266	6199	7207	8228
4379	5274	6206	7260	8229
4385	5279	6213	7263	8232
4412	5293	6220	7265	8234
4414	5328	6232	7289	8263
4451	5344	6251	7284	8278
4452	5347	6254	7291	8306
4466	5373	6256	7292	8335
4473	5385	6258	7303	8341
4496	5389	6267	7305	8349
4501	5395	6268	7218	8350
4507	5404	6276	7321	8355
4508	5418	6279	7330	8361
4511	5422	6281	7350	8367
4521	5426	6296	7351	8375
4535	5430	6305	7366	8370
4539	5438	6309	7379	8386
4550	5442	6313	7394	8385
4554	5449	6358	7422	8400
4556	5450	6359	7423	8404
4561	5474	6365	7429	8408
4569	5484	6370	7437	8420
4571	5486	6374	7468	8429
4573	5495	6375	7469	8464
4578	5513	6384	7477	8465
4579	5517	6385	7504	8472
4587	5520	6401	7519	8481
4600	5539	6436	7525	8493
4602	5550	6440	7534	8497
4617	5570	6461	7545	8512
4618	5582	6475	7546	8530
4622	5613	6484	7553	8545
4626	5624	6491	7554	8552
4627	5639	6497	7589	8566
4639	5647	6531	7589	8578
4652	5656	6541	7591	8591
4678	5662	6545	7608	8596
4687	5663	6571	7628	8598
4721	5684	6574	7629	8600
4722	5689	6586	7635	8602
4725	5691	6636	7638	8616
4733	5711	6668	7644	8626
4747	5730	6682	7651	8650
4805	5736	6688	7673	8660
4809	5758	6668	7693	8673
4831	5778	6691	7698	8679
4844	5788	6739	7709	8683
4862	5790	6740	7712	8695
4868	5803	6768	7713	8696
4899	5822	6770	7715	8697
4902	5849	6775	7723	8724
4917	5854	6784	7743	8730
4920	5887	6806	7769	8737
4924	5898	6822	7822	8746
4939	5934	6823	7836	8748
4940	5938	6838	7845	8752
4943	5958	6856	7859	8766
4940	5964	6867	7868	8772
4964	5980	6882	7919	8786
4997	6006	6893	7920	8789
5017	6007	6899	7925	8796
5036	6026	6906	7949	
5041	6033	6912	7950	
5078	6046	6918	7957	
5081	6048	6928	7966	

Paris, le 26 septembre 1859.

J.-F. CAIL et C^e^.

A Paris, Quai de Billy, n° 48.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1634 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 38e semaine.

Du 17 au 23 septembre 1859.

147.551 Voyageurs	526 733 10
Bagages, Marchandises, etc.	738.470 35
Total	1.265.203 45
Recettes antérieures	41.035.777 46
Total	42.300.980 91
38e semaine de 1859	1.265.203 45
Semaine correspondante de 1858	1.231.871 87
Différence	33.331 58
Recettes depuis le 1er janvier 1859	42.300.980 91
— — 1858	38.679.846 12
Différence	3.621.134 79

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.398 kil.

Du 17 au 23 septembre 1859.

125.872 Voyageurs	567.585 58
Bagages, Marchandises, etc.	784.672 85
Total	1.352.258 43
Semaine correspondante de 1858	1.161.785 98
Différence	190.472 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859	46.259.984 59
— — 1858	41.138.614 30
Différence	5.121.370 29

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Août 1859.

Voir le numéro du 10 septembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1340 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

Voyageurs	859.506 96
Bagages et Marchandises	1.166.768 87
Total	2.026.275 83
Semaine correspondante de 1858	1.757.962 97
Différence	268.312 86
Recettes depuis le 1er janvier 1859	73.098.606 25
— — 1858	56.167.319 25
Différence	16.931.287 »

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { *Roanne à Lyon* / *Nevers à Brioude* } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 480 kilomètres
1858. — 451 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

Voyageurs	137.134 65
Bagages et Marchandises	207.960 25
Total	345.094 90
Semaine correspondante de 1858	295.933 60
Différence	49.161 30
Recettes depuis le 1er janvier 1859	10.928.528 65
— — 1858	9.636.579 13
Différence	1.291.949 52

QUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1143 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

346.857 Voyageurs	604.656 63
Marchandises, etc. — Grande vitesse	67.805 20
— — Petite vitesse	476.366 56
Total	1.148.828 49
Semaine correspondante en 1858	1.016.813 42
Différence	132.015 07
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	35.944.810 51
— — 1858	31.118.982 57
Différence	4.825.827 94

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 949 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

169.213 Voyageurs	471.992 60
Bagages, Marchandises, etc.	787.315 40
Total	1.259.308 00
Semaine correspondante de 1858	1.189.191 69
Différence	70.116 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	40.306.261 50
— — 1858	38.901.374 90
Différence	1.404.886 60

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER
1859. Longueur exploitée : 498 kilomètres.
1858. — 503 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 17 au 23 septembre 1859

CHEMIN DE FER.

58.908 Voyageurs	204.023 08
Bagages, Marchandises, etc.	247.351 80
Total	451.374 88
Canal latéral et canal du Midi	45.391 86
Total	496.766 74
36e semaine 1858. Chemin de fer	380.188 95
— — Canal	37.694 76
Total	417.883 71
Chemin de fer, différence sur 1859	71.185 93
Canal, — —	7 607 10
Total	78.883 03
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	16.180.197 89
— — 1858	11.863.285 98
Différence	4.316.911 91

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 241 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 17 au 23 septembre 1859

21.041 Voyageurs	84.583 23
Bagages et Marchandises	69.406 05
Total	153.989 28
Semaine correspondante de 1858	130.867 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.023.111 59
— — 1858	3.368.231 20

ARDENNES.

SECTIONS DE { *Reims à Laon.* / *Reims à Mézières, Charleville et Sedan* / *Mézières, Charleville à Nouzon.*

1859. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1858. — — 149 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

19.526 voyageurs	29.100 09
Bagages, Marchandises, etc.	43.434 29
Total	72.534 38
Semaine correspondante de 1858	56.407 82
Différence	16.126 56
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.258.982 17
— — 1858	964.901 17
Différence	1.294.081 »

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 17 au 23 septembre 1859

13.741 Voyageurs	32.097 »
Bagages, Marchandises, etc.	26.112 78
Total	58.209 78
Semaine correspondante de 1858	51.221 19
Différence	6.988 59
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.944.674 05
— — 1858	1.464.185 91
Différence	780 488 74

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 21 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1859.

Voyageurs	2.470 35
Bagages, Marchandises, etc.	21.469 05
Total	23.939 40
Semaine correspondante de 1858	20.188 40
Différence	3.751 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	892.801 95
— — 1858	668 199 90
Différence	214.602 05

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1858. — 1313 —

Du 17 au 23 septembre 1859

52.868 Voyageurs	En florins	143.518 »
1.000.182 quintaux Marchandises		248.882 »
Total		392.400 »
Semaine correspondante de 1858		323.326 »
Différence		69.074 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859		12.664.450 »
— — 1858		10.678.634 »
Différence		1.985.816 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 844 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 17 au 23 septembre 1859.

Ligne de Trieste.

58.247 Voyageurs	207.496 60	
Bagages et Marchandises	613.676 70	821.173 30

Ligne Lombard-Vénitienne.

52.657 Voyageurs	159.255 »	
Bagages et Marchandises	146.972 50	306.227 50
Total		1.127.400 80
Semaine correspondante de 1858		910.777 47
Différence		216.623 33

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	43.893.037 45
— — 1858	27.280.959 26
Différence	16.612.078 19

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 10 au 16 septembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1850. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

24.977 Voyageurs.....	110.064 60
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	14.775 98
— (petite vitesse)	183.366 85
Total de la semaine.....	314.207 43

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.

1850 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

17.248 voyageurs.....	22.074 40	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.631 64	27.420 85
Marchandises (petite vit.)	2.714 81	
Total des deux lignes réunies.....		341.628 28
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		7.756.717 96
Total.....		8.098.346 24

VICTOR-EMMANUEL.

1850 — Longueur exploitée, 211 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 3 au 9 septembre 1859.

29.281 Voyageurs.....	76.930 01
Bagages, Marchandises, etc.....	34.820 19
Recettes diverses	242 20
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	28.422 21
Total..	140.444 61
Recettes correspondantes de 1858...	106.473 10
Différence.....	33 971 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	5.040.126 94
— — 1858..	2.951.895 91
Différence.....	2.088.231 03

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 16 au 22 septembre 1859

5.297 Voyageurs.....	2.083 70
Marchandises.....	204 50
Total.....	2.288 20

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 236 kilomètres
1858. — 206 —

Du 17 au 23 septembre 1859

36.932 Voyageurs	81.593 40
Bagages, Marchandises.....	48.109 51
Total.....	129.702 91
Semaine correspondante de 1858.....	106.421 15
Différence.....	23.281 76
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.769.190 52
— — 1858..	2.650.971 88
Différence.....	1.118.227 64

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 16 au 22 septembre 1859.

18.336 Voyageurs	29.779 95
Bagages, Marchandises, etc.....	14.251 75
Total.....	44.031 70
Semaine correspondante de 1858....	34.786 46
Différence.....	9 245 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	1.122.824 95
— — 1858...	753.770 92
Différence.....	369.054 03

NORD-EST SUISSE.

Août 1859.

Voir le numéro du 17 septembre.

CENTRE BELGE.

Août 1859.

Voir le numéro du 17 septembre.

ANVERS A GAND.

Août 1859.

Voir le numéro du 10 septembre.

HAINAUT ET FLANDRES.

Août

Voir le numéro du 10 septembre.

CORDOUE A SÉVILLE

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 8 au 14 septembre 1859.

15e semaine.....	21.569 »»
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.....	11.923 05
Total.....	33.792 05
Recettes antérieures	553.144 25
Total des recettes depuis le 2 juin 1859.	588.936 30

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Août

Voir le numéro du 24 septembre.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	Recettes. 1859.	Augmentation En 1859	Augmentation 0/0.
Août...	71.075 25	78.421 65	6.746 40	9 41
8 1ers mois ..	651.275 12	752.713 48	101.438 36	15 57

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	Recettes 1858.	Augmentation en 1859.	Augmentation Soit 0/0
Août	759.574 70	695.258 70	64.316 »»	9.25
8 1ers Mois	9.311.260 99	8.337.831 48	973.429 51	11.67

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en août 1859...	58.300
Becs éclairés en août 1858.....	50.888
Augmentation août 1859.....	7.412 becs
Recettes du gaz. — Août 1859	153.519 22
Recettes du gaz. — Août 1858.....	131.855 77
Augmentation en août 1859.....	21.663 45

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Voir le numéro du 10 septembre.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

PAIEMENT DU 15e COUPON DES ACTIONS.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 fr. et d'un à-compte de 15 fr. sur le dividende de l'exercice courant (1850), soit 30 fr. par action entière, est effectué, à partir du 1er octobre courant, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement, en ce qui concerne les titres au porteur, est réduit, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

A 29 fr. 12 c. pour les actions entières ;

A 14 fr. 42 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription nominative sont reçus, depuis le 15 septembre dernier, de dix heures à deux heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11. On délivre aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur de la Compagnie,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843) que le paiement du semestre d'intérêts, échu le 1er octobre, a lieu, à partir de ce jour, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Les coupons au porteur ont à subir une retenue de 60 centimes par coupon (loi du 23 juin 1857). Les porteurs reçoivent donc net par coupon..... 24 fr. 40 c.

Les porteurs de certificats nominatifs touchent la totalité du coupon, soit..... 25 fr. 00 c.

A partir de la même époque (1er octobre), la Compagnie de l'Est opère le remboursement, au taux de 1,250 fr., des 37 obligations désignées pour l'amortissement au tirage du 26 mai 1859, et dont les numéros suivent :

13, 25, 138, 252, 358, 360, 363, 416, 438, 445, 524, 603, 654, 703, 743, 749, 793, 910, 940, 1021, 1317, 1378, 1455, 1585, 1647, 1831, 1901, 1035, 1947, 2028, 2109, 2132, 2187, 2408, 2547, 2510, 2738.

Les propriétaires des obligations sorties doivent les présenter pour en obtenir la liquidation.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le neuvième coupon des actions de la Compagnie, échu le 1er octobre 1850, est fixé à 17 fr. 50 c., montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0, garanti par l'Etat. Ce coupon est payé, à dater du 1er octobre courant, au siége de la Compagnie, rue St-Lazare, n° 124 (bureau des titres), de dix heures du matin à trois heures de l'après-midi.

Ce paiement est réduit à 17 fr. 09, *pour les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Sur la demande d'un grand nombre d'actionnaires, et notamment sur le désir exprimé dans l'assemblée générale, tenue à Madrid, le conseil d'administration a décidé que les actions pourront être entièrement libérées.

Ceux des actionnaires qui voudront profiter de cette faculté auront à verser le montant de la somme restant à payer, c'est-à-dire *cent francs*, dont l'intérêt courra à raison de 6 0/0 l'an, à partir du jour du versement. Les actions seront frappées d'un timbre estampille, portant la mention de libération.

Le semestre d'intérêt à 6 pour 100 l'an, échu au 1er juillet et s'élevant à *douze francs* par action libérée de 400 fr., sera pris en déduction du versement de libération définitive.

Le conseil d'administration informe

Digitized by Google

en conséquence MM. les actionnaires que les versements sont reçus, à partir de ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon et à Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, chez M. Rodrigues fils ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et C^e ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration en date du 30 août dernier, il a été fait un appel de 50 francs par action, qui doivent être versés du 1^er au 10 octobre courant. Le coupon d'intérêts échu le 1^er octobre courant, est reçu en déduction de cette somme.

Les versements ont lieu :

A Reus, chez M. Frédéric Alameda, représentant de la Compagnie ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Madrid, 6 septembre 1859.

CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions ou obligations (premier emprunt) de cette Compagnie sont prévenus que les coupons d'intérêts du semestre échu leur sont payés, sur la présentation de leurs titres, à dater du 1^er octobre courant :

A Tarragone, au siége de la Société ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Turco, 6 ;

A Paris, à la caisse de la succursale de cette Compagnie, rue de Provence, 50.

Paris, 22 septembre 1859.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que les actions nécessaires, aux termes des statuts, pour constituer valablement l'assemblée générale annuelle, fixée au 29 septembre courant, n'ayant pas été présentées, cette assemblée est remise à un jour du mois d'octobre, qui sera prochainement annoncé.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette seconde convocation, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents, et quelle que soit la portion du capital représentée.

Paris, le 28 septembre 1859.

Par ordre du conseil d'administration, *Le secrétaire*,

L. Le Prevost.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les souscripteurs au neuvel emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émis en même temps que les actions privilégiées de la même Compagnie, sont prévenus qu'en vertu d'une décision du conseil d'administration de la Société, ils auront à effectuer le troisième versement de 70 fr. par obligation libérée de 200 fr.

Les versements seront reçus, du 15 au 25 octobre :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. de Schulthess et C^e ;

A Coire, chez MM. F. et J.-B. Bavier, et Masner et Braün ;

A Rheineck, chez MM. Custer et C^e ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et C^e.

L'échange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs aura lieu à partir du 15 octobre, et aux adresses ci-dessus indiquées.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts desdites obligations, échus le 1^er octobre 1859, coupon n° 6, est payé, à partir dudit jour 1^er octobre, à Paris, au siége de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; à Marseille, à la caisse de la direction, quai de la Joliette, 2, ou à Lyon, chez MM. P. Galline et C^e, banquiers, rue Impériale, 13.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur pour le droit établi par la loi du 23 juin 1857 est de 35 centimes par coupon.

SOCIÉTÉ ANONYME DE

HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 9 francs par action la répartition à faire sur les bénéfices du premier semestre 1859.

Une retenue de 18 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour l'impôt payé à l'Etat pendant le premier semestre 1859, d'après la loi du 23 juin 1857.

Ce dividende sera payé dès le 16 octobre courant, sur la présentation et aux porteurs de certificats nominatifs, et des coupons de titres au porteur, savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C^e, banquiers ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C^e, banquiers.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 octobre courant, et le coupon sera détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE

MM. les actionnaires sont informés que le conseil d'administration a fixé à cinq francs par action la répartition à faire sur le premier semestre de l'exercice 1859.

Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au même semestre de l'impôt payé à l'Etat (loi du 23 juin 1857).

Le dividende semestriel sera payé, le 16 octobre courant :

A Lyon, au siége social, 34, rue Impériale ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, 40, rue de la Ville-l'Evêque ;

A Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C^e.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES DE MONTRAMBERT ET LA BÉRAUDIÈRE

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 4 fr. par action le dividende du premier semestre 1859. Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt payé à l'Etat sur ces actions pendant ce premier semestre 1859, en exécution de la loi du 23 juin 1857.

Le dividende sera payé, à partir du 16 octobre courant, comme à l'ordinaire :

A Lyon, au siége social, rue Lafont, 2 ;

A Saint-Étienne, dans les bureaux de la direction ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C^e ;

A Paris, chez MM. Séguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ;

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

Mines et Fonderies de plomb et de zinc

DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau de la Société, à Paris, est transféré rue de Rivoli, 52 (entrée rue des Deux-Portes-Saint-Jean, n° 1).

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES DE

FOURCHAMBAULT, MONTLUÇON ET IMPHY

DIVIDENDE DE 1857-1858, — 10 FR. PAR ACTION,

Payable le 15 octobre courant :

A Paris, au siége de la Société, 16, place Vendôme ; aux Mines de houille de Commentry (Allier) ; aux Forges de Fourchambault (Nièvre) ; et à Lyon, chez MM. P. Galline et C^e, et chez MM. veuve Morin-Pons et Merin.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

Paquebots-poste de la Méditerranée.

L'administration a l'honneur d'informer le public qu'elle vient d'établir un troisième service sur la ligne d'Italie, de Marseille à Naples, touchant à Livourne et Civita-Vecchia.

Les départs de ce nouveau service auront lieu chaque semaine, le dimanche, à neuf heures du matin, à partir du 28 août 1859.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine la Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 octobre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 2 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 2 octobre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie*. — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 6 octobre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 1^er octobre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Iueboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles Ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi

ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante

STORA, BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La hausse que nous avions signalée il y a huit jours avait fait encore de nouveaux progrès jusqu'à la Bourse du lundi. Les affaires avaient repris une activité à laquelle on n'était plus habitué depuis plusieurs mois, et les vendeurs songeaient déjà à se préparer à une liquidation de la rente au-dessus de 70 fr., lorsque le mouvement a été tout à coup arrêté par le langage des journaux anglais au sujet de la question italienne. On a pensé qu'ils représentaient l'opinion du cabinet de Londres, lequel voudrait, avant de consentir à la formation d'un congrès, que le droit des Italiens à choisir leur forme de gouvernement fût reconnu. Ces nouvelles sont arrivées dans un moment où l'on croyait toucher à la solution de la question italienne, et elles ont produit un fâcheux effet sur les spéculateurs, qu'elles ont plongé de nouveau dans les incertitudes. Aussi la rente, qui avait atteint deux jours de suite les cours de 69 70 et 69 75, a reculé presque instantanément à 69 35, et depuis lors les cours, quoique soutenus avec énergie par ceux des spéculateurs qui ont besoin de faire lever leurs prix, ont cependant reculé à 69 40. L'approche de la réponse des primes a provoqué une lutte assez vive, et malgré la réaction des jours derniers, une grande partie des primes seraient encore levées si la réponse se faisait aux prix actuels. Ce qui a surtout paralysé la tendance à la hausse, c'est que les petits spéculateurs ont pris peu de part au mouvement qui a été fait surtout par quelques grandes maisons, et celles-ci craignant, vu l'état actuel du marché, de ne pas pouvoir trouver facilement de contre-parties pour défaire leurs opérations, ont toujours vendu des primes à de bas écarts, à mesure qu'elles achetaient de la rente ferme. Il s'agit maintenant que les primes soient levées pour terminer la liquidation de ce genre d'opérations, et si une partie sont au contraire abandonnées, elles laisseront à découvert des rentes fermes, qu'il faudra revendre ou faire reporter.

Le marché a conservé une grande fermeté sur les actions des chemins de fer. Dès que la spéculation s'est occupée de ces valeurs, elle en a facilement élevé les cours, attendu que les titres manquaient sur presque toutes les lignes. Le Lyon a surtout été en grande faveur. Il a conservé son cours de 900 et il a même été coté à 915, et il y a eu des achats continuels de primes pour le 15 octobre.

L'Orléans, qui avait suivi de près le Lyon et qui avait aussi franchi le cours rond de 1,400 et était arrivé à 1,410, est retombé à 1,395. Mais les vendeurs de ce chemin ont beaucoup de peine à se procurer des actions; il a fallu même faire quelques escomptes, et les cours se soutiennent facilement.

Les autres chemins, sans avoir obtenu un mouvement aussi prononcé, sans avoir provoqué beaucoup d'affaires, ont été toujours demandés, et en voie d'amélioration.

Les chemins de fer Autrichiens, qui avaient paru se relever, sont de nouveau lourds et tendent à s'éloigner des cours des Lombards, avec lesquels ils s'étaient mis de niveau. Il y a eu beaucoup d'affaires sur les Lombards, et ils se trouvent cotés à peu près aux mêmes cours qu'il y a huit jours.

Les autres chemins étrangers ont été assez calmes. Les Saragosse, qui avaient paru disposés à se raffermir, ont été de nouveau offerts depuis deux jours.

Le mobilier avait remonté avec une certaine vigueur jusqu'au cours de 830, mais il est retombé à 812 50.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 22 jusqu'à celle du 29 septembre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 à 69 70 ; elle est restée à 69 20. Elle a varié à terme de 69 40 à 69 75; elle est restée à 69 40.

La rente à 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 75 à 95; elle a fermé à 95 50.

Les actions de la Banque de France ont fléchi 2,850 à 2,825.

Le Crédit foncier a monté de 670 à 690.

Le Crédit mobilier a monté de 796 25 à 830, il est resté à 812 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 892 50 à 915; il est resté à 900.

L'Orléans a monté de 1,385 à 1,412 50; il est resté à 1,395.

Le Nord a monté de 930 à 947 50; il est resté à 935.

L'Est a monté de 662 50 à 685; il a fermé à 675.

Le Midi a monté de 542 50 à 527 50; il est resté à 547 50.

L'Ouest a monté de 585 à 600 ; il est resté à 590.

Le Genève a monté de 527 50 à 550; il est resté à 535.

Le Dauphiné a monté de 540 à 550; il est resté à 545.

Le Béziers a monté de 170 à 183.

Les Autrichiens ont monté de 550 à 562 50; ils sont restés à 552 50.

Les Lombards ont fait 562 50, et ont rétrogradé à 552 50.

Les Romains se sont tenus fermes et sans variation à 380.

Le Victor-Emmanuel a varié de 415 à 420; les Russes, de 500 à 501 25.

Les Saragosse, qui avaient monté à 457, sont revenus à 451 25.

Samedi. — La hausse a fait des progrès rapides sur la rente et sur les chemins de fer. Toutes les valeurs étaient vivement recherchées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 69 65, et à terme de 30 c. à 69 55; le 4 1/2 0/0, de 25 c. à 96. La Banque de France s'est tenue à 2,845; le Crédit foncier, à 680. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 842 50; l'Orléans, de 8 75 à 1,407 50; le Lyon-Méditerranée, de 11 25 à 911 25; le Nord ancien, de 10 à 945; le Nord nouveau, de 10 à 830; l'Est, de 12 50 à 680; le Midi, de 12 50 à 525; le Genève, de 22 50 à 550; l'Ouest, de 7 50 à 592 50; le Béziers, de 3 75 à 175; les Autrichiens, de 8 75 à 560; les Lombards, de 5 à 560; les Victor-Emmanuel, de 5 à 420; les Russes, de 1 25 à 501 25; les Saragosse, de 11 25 à 462 50. Les Romains sont restés à 380.

Lundi. — Le début de la Bourse était très-animé et en nouvelle hausse ; mais les cours ont éprouvé une assez vive réaction. Les affaires étaient d'ailleurs fort animées. La rente 3 0/0 a fléchi de 35 c. à 69 30 au comptant, et à terme de 20 c. à 69 35; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,845; le Crédit foncier, à 680. Le Crédit mobilier a varié de 830 à 815; l'Orléans 1,412 50 à 1,400; le Lyon, de 915 à 902 50; le Nord ancien, de 947 50 à 940 ; le Nord nouveau, de 830 à 825; l'Est, de 685 à 680; le Midi, de 525 à 520; l'Ouest, de 597 50 à 600; le Genève, de 550 à 552 50; le Dauphiné, de 547 50 à 550; les Autrichiens, de 562 50 à 555; les Lombards, de 562 50 à 556 25; les Victor-Emmanuel, de 417 50 à 420; les Saragosse, de 465 à 460. Les Russes ont fait 560; les Romains, 380.

Mardi.— La Bourse a été très-lourde, et les valeurs avaient éprouvé une nouvelle baisse sensible, lorsqu'un mouvement subit de reprise a eu lieu au moment même de la clôture. La rente 3 0/0 a varié de 69 10 à 69 40 au comptant, et de 69 05 à 69 35 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 50 c. à 95; la Banque, de 5 à 2,840. Le Crédit foncier a monté de 10 à 690. Le Crédit mobilier a varié de 805 à 820; l'Orléans, de 1,392 50 à 1,397 50; le Lyon-Méditerranée, de 895 à 905; l'Est, de 677 50 à 675; le Midi, de 547 50 à 545. L'Ouest a fléchi de 7 50 à 592 50. Le Dauphiné s'est tenu à 550; les Ardennes nouvelles, à 475; le Béziers, à 175. Les Autrichiens ont varié de 547 50 à 555; les Lombards, de 551 25 à 555; les Saragosse, de 455 à 456 25. Les Victor-Emmanuel se sont tenus à 420; les Russes, à 500; les Romains, à 380.

Mercredi. — La Bourse a été très-lourde, et quoique les cours aient été soutenus pendant longtemps, ils ont été entraînés pour la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 69 20, et à terme de 15 c. à 69 20. Le 4 1/2 0/0 a fait 95; la Banque, 2,840; le Crédit foncier, 680. Le Crédit mobilier a varié de 820 à 813 75; l'Orléans, de 1,397 50 à 1,392 50; Le Nord ancien, de 935 à 937 50. Le Nord nouveau a fait 825. L'Est a varié de 675 à 677 50; le Lyon-Méditerranée, de 905 à 900; le Midi, de 520 à 518 75; l'Ouest, de 590 à 595; le Genève, de 538 75 à 537 50; le Béziers, de 172 50 à 180; le Dauphiné, de 545 à 542 50; les Autrichiens, de 555 à 550; les Lombards, de 553 75 à 552 50; les Saragosse, de 455 à 450.

Jeudi.— Les cours ont continué à être lourds, et quoique la baisse ait fait peu de progrès, il y a eu constamment des offres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 69 15, et à terme de 10 à 69 10. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 95 50. La Banque a fléchi de 15 à 2,825. Le Crédit foncier a monté de 5 à 690. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 812 50. L'Orléans a monté de 2 50 à 1,395. Le Nord ancien a fléchi de 2 50 à 935. Le Nord nouveau s'est tenu à 825; l'Est, à 675; le Lyon-Méditerranée, à 900. Le Midi a fléchi de 1 25 à 547 50; le Dauphiné, de 2 50 à 545; le Genève, de 2 50 à 535. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 552 50. Les Lombards se sont tenus à 555; le Victor-Emmanuel, à 420; les Russes, à 500; les Romains, à 380.

Vendredi. — La Bourse a été très-calme et sans beaucoup d'affaires, la réponse des primes s'étant faite sur la rente à 69 20. On s'est tenu jusqu'à la clôture de 69 20 à 69 25, et le comptant est même resté à 69 30. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 95 75. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit foncier a varié de 687 50 à 690; le Crédit mobilier, de 810 à 815; l'Orléans, de 1,395 à 1,400; le Lyon-Méditerranée, de 900 à 905. Le Nord ancien s'est tenu à 935; le Nord nouveau, à 825; l'Est, à 675; le Midi, de 547 50 à 546 25; l'Ouest, de 590 à 593 75; les Autrichiens, de 551 25 à 553 75; les Lombards, de 556 25 à 555; les Russes, de 498 75 à 497 50. Les Saragosse se sont tenus à 456; le Victor-Emmanuel, à 420.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	35 »»	jan.av.juil.	242 50
Banque de l'Algérie....*Banques*	A	8.000	500	»	35 50	....	650 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	»	25 »»	janv. juill.	400 »»
Comptoir V.C Bonnard et Ce	C	6.680	100	»	5 »»	février	66 25
Générale, *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5 000	4250	437 50	avril.	70 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	485 »»	février. ...	- 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	2 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	382 »»	mars......	28 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	724 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février. ...	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février. .	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 »»	février....	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ...*Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril......	740 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	200 »»	mai, nov. .	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5 000	4/5	656 »»	mars.....	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5 000	4/5	300 »»	avril......	67 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5 000	4/5	845 »»	avril......	120 0/0 b.
France	A	2 000	5.000	4/5	200 »»	avril.....	48 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril......	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril......	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5 000	3000	200 »»	avril......	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril......	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril......	17 1/2 0/0
Générale........*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	20 0/0 b.
Union	A	2.000	5 000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 »»	avril.	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	806 25
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	juin	400 »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	45 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	40 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3 200	300	»	19 »»	janv. [illegible]	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»»» »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400 000	1/400000	»	Néant	mars......	38 75
Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1225 »»
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	8 20	1er juin, ...	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	100 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	142 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct. .	1165 »»
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	40 »»	....	728 50
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	»»» »»	....	»»» »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000	»	100	....	»»» »»
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct. .	148 75
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	45 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv juill.	»»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»»» »»
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »»
Messager. imp (Serv. marit.	A	80.000	500		30 »»	janv. juill.	500 »»
Ce cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »»
Ce générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	190 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	300	»	»» »»	....	200 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	177 50
Armements Barbey et Ce.	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire.....*Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct..	300 »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai.	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.800	1.000	»	35 »»	avril......	410 »»
Monthieux-Saint-Étienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy	C	30.000	500	»	38 »»	févr. août	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.650	1/1650		»» »»	....	400 »»
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	137 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	111 25
St-Étienne	A	80 000	1/80000	»	8 »»	....	110 »»
Rive-de-Gier	A	80 000	1/80000	»	17 »»	....	150 »»
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	695 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	745 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	110 »»
Carmaux	C	110.000	100	»	6 75	mai, novem	65 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	410 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	105 »»
Compagnie générale. *Asphaltes*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais	»	10 000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	00.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	10 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) ....*Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août.	13 »»

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenès (cuivre)...........*Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	200 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	465 »»
Vieille-Montagne zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	305 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	675 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	250 »»
— non priv.	A	40.400	375	»	Néant	octobre ..	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	550 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8 500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	100 »»
Terre-Noire.....*Hts-F. et Forges*	A	30.400	1/30000	»	»»» »»	....	675 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.100	3 000	»	Néant	juin, déc..	2100 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	34 »»	juin déc...	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	»	70 »»	juin déc...	800 »»
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct..	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	210 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	630 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »
Fourchambault	C	50 000	1/50000	»	10 »»	....	300 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov.	412 50
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai, novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »»	....	630 25
Firminy		»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	200 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10 000	500	»	65 »»	avril, oct.	600 »»
Providence Belgique	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre.	[illegible] 50
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »»
J.-F. Cail et Ce....... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars.	600 »»
Caronte	C	70.000	100	10	Néant	....	25 »»
Chameroy	C	4.000	500	»	»»	juin, déc.	705 »»
Gandillot	C	2.300	225	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	590 »»
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	56	janv. juill	100 »»
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	170 75
Paris ....*Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	845 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier..	70 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril, oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	350 »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	480 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	29 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1600 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2115 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1510 »»
Wazemmes	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre.	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Ce centrale, Lebon 12 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Malzerly (Amiens).....*Filatures*	A	6.000	500	»	42 »»	août.......	550 »»
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	10 avril...	450 »»
Siècle..............*Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (*Constitutionnel* et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	45 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	105	2.500	»	600 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain ....*Glaces*	A	3.600	1/3600	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	105 »»
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	30 10	septembre.	405 »»
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre,	60 »»
Sétif (colonies de).......*Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Richer et C Vidanges	C	29.000	500	»	20	....	160 »»
Caoutchouc souple	C	20.000	00	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Cholet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	10 »»
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	205 »»
Cirques (E. Dejean et Ce)	C	6.750	200	»	14 »»	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Ce imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille	500	20 000	500	15	30 »»	janv. juillet	490 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	20 »»	avril octob	519 75
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1125 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	980 »»
Carmaux (Charbonnages)	270	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	445 »»
Aveyron Decazev. 1855-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	475 »»
Compagnie des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	245 »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	222 50
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	425 »»
— nouv.	265	7.000	300	20	15 »»	31 mars sept	270 »»
J.-F. Cail et Ce	46	6.100	450	»11	30 »»	janv. juill.	465 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill	512 50
Gaz de Paris	410	23.590	500	43	25 »»	janv. juillet	445 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	15	50 »»	janv. juillet	1065 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 24 AU 30 SEPTEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29 Compt.	Jeudi 29 Terme	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
1475	3026	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	avril 1859	Orléans	1407 50	1405 »»	1400 »»	1400 »»	1395 »»	1390 »»	1395 »»	1392 50	1390 »»	1395 »»	1400 »»	1400 »»
919	1585	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	juillet 1859.	Nord ancien	947 50	945 »»	947 50	950 »»	935 »»	937 50	935 »»	937 50	935 »»	935 »»	935 »»	945 »»
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	juillet 1859.	Nord nouveau	825 »»	820 »»	825 »»	825 »»	820 »»	»»»	825 »»	825 »»	820 »»	825 »»	825 »»	825 »»
1016	1030	99	500 000	500	»	40 46 pour 1858.	mai 1859	Est	670 »»	680 »»	680 75	680 »»	677 50	675 »»	675 »»	675 »»	675 »»	675 »»	675 »»	675 »»
1463	3026	»	663 400	500	»	49 50 pour 1858.	mai 1859	Paris-Méditerranée	910 »»	911 25	901 25	902 50	905 »»	905 »»	902 50	900 »»	905 »»	900 »»	905 »»	905 »»
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Midi	520 »»	525 »»	522 50	520 »»	515 »»	515 »»	515 »»	518 75	517 50	517 50	515 »»	516 25
1188	2101	99	300.000	500	»	31 fr. pour 1858.	avril 1859	Ouest	595 »»	591 50	600 »»	600 »»	590 »»	592 50	595 »»	595 »»	590 »»	590 »»	590 »»	591 75
229	236	99	90.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Lyon à Genève	550 »»	550 »»	550 »»	542 50	545 »»	537 50	538 75	537 50	535 »»	535 »»	»»»	»»
52	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	175 »»	»»»	175 »»	»»»	175 »»	»»»	180 »»	180 »»	180 »»	»»»	180 »»	»»»
134	268	99	35.000	500	»»»	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	540 »»	»»»	550 »»	550 »»	»»»	550 »»	542 50	547 50	542 50	550 »»	542 50	»»»
154	420	99	42 000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Ardennes ancien	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	440 »»	440 »»	446 »»	»»»	»»»	440 »»
»	»	»	84 000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	475 »»	»»»	»»»	»»»	475 »»	»»»	475 »»	475 »»	475 »»	475 »»	472 50	»»»
33	»	99	40 000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Bességes à Alais	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1323	1341	92	400.000	500	»	30 31 pour 1858.	juillet 1859	Chemins autrichiens	558 75	560 »»	556 25	555 »»	550 »»	555 »»	550 »»	550 »»	550 »»	552 50	551 25	553 75
»	85	99	»	500	50	4 1/2 0/0	juin 1859.	Victor-Emmanuel	420 »»	420 »»	420 »»	420 »»	420 »»	420 »»	420 »»	»»»	420 »»	423 »»	420 »»	420 »»
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	12 juill. 1859	Russes	»»»	501 25	500 »»	500 »»	500 »»	500 »»	500 »»	»»»	499 75	500 »»	497 50	497 50
60	173	99	80.000	500	400	4 0/0	mai 1859.	Ouest suisse	300 »»	»	305 »»	»	305 »»	»	302 50	»	305 »»	»	»»»	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Central suisse	»»»	»	»»»	»	»»»	»	»»»	»	»»»	»	»»»	»
182	179	»	67.365	500	»	4 0/0	juillet 1859.	Nord-Est suisse	»»»	»	»»»	»	»»»	»	»	»	»	»	»»»	»
482	813	99	240 000	500	100	0 0/0	juillet 1859.	Saragosse	460 »»	462 50	460 »»	460 »»	456 25	457 50	450 »»	450 »»	451 25	451 25	450 »»	»»»
1390	3133	99	312.500	500	300	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	560 »»	560 »»	555 »»	556 25	552 50	555 »»	555 »»	555 »»	555 »»	555 »»	556 25	555 »»
»	619	99	170 000	400	»»»	6 0/0 (int. gar.).	avril 1859	Romains	390 »»	»»»	390 »»	»»»	390 »»	»»»	340 »»	»»»	»»»	»»»	390 »»	»»»
14	14	99	7.931	250	»	0 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	»»»	»	»	»»»	»	»	»	»	»»»	»»»	»»»	»»»
»	132	99	47.500	500	150	0 0/0	juillet 1859.	Séville à Jérez	»»»	540 »»	»»»	535 »»	»»»	»	»»»	535 »»	»»»	537 50	»»»	»
»	»	99	38 000	500	»»»	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»	»»»	»	»»»	»	»»»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
1848	5 000	1886	»	»	1.250	décembre.	50 »»	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»
1842-1849	12 000	1900	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	St-Germain (nouvelles)	»»»	»»»	»	»	»»»	»
1843	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 »»	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»
1842	8 998	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 »»	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1848	13.333	1908	750	»	1.250	décembre.	50 »»	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1843	6.460	1893	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1850	30 000	1883	»	»	1.250	»	50 »»	D°.	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	3 300	1917	»	»	1.250	mai.	50 »»	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »»	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »»	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	965	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1845-1847	15.000	1925	1100	»	1.250	février.	50 »»	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »»	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1030	»»»	»»»	»»»	1030	»»»
1847-1854	26 750	1908	divers.	»	1.250	novembre.	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	925	»»»	»»»	»»»	»»»	925
1852	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 »»	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	470	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1854	102 614	1952	»	»	625	décembre.	25 »»	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 ... gar.	»»»	490	490	»»»	»»»	»»»
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »»	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 ... gar.	515	515	513	515	515	»»»
1852	363.828	1952	divers	»	650	avril.	25 »»	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	485	485	485	485	485	485
»	5.863	1905	»	»	500	juillet.	20 »»	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1885	500	»	400	»	15 »»	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1845	8.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »»	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1845	17 414	1941	590	»	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	»»»
1854	131.407	1954	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Grand-Central (anciennes)	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	290
1856	255.100	1960	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	D° (nouvelles)	298 75	298 75	298 75	296 75	298 75	298 75
1853	54 643	1952	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	»»»	»»»	290	»»»	»»»	»»»
1855	264.000	1954	divers.	»	500	avril.	15 »»	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 ... gar.	300	310	300	»»»	310	300
1852-1857	1.042.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75
1854-1857	635.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »»	D°.	Nord	296 25	297 50	296 25	297 50	297 50	296 50
1855	87.710	1954	285	»	500	décembre	15 »»	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	»»»	290	290	290	290	290
1857	54.545	1904	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	D° (nouvelles)	»»»	»»»	»»»	»»»	287 50	287 50
»	250 000	1955	»	»	500	avril.	15 »»	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	302 50	302 50	302 50	301 50	302 50	»»»
»	1.250 000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »»	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ... gar.	287 50	288 25	287 50	287 50	287 50	287 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Bourbonnais	290	290	290	»»»	290	290
»	240 788	1957	285	»	500	juin	15 »»	D°.	Midi ... gar.	287 50	287 50	290	288 75	287 50	288 75
»	22 610	1956	290	»	500	»	15 »»	avril, octobre.	Bességes à Alais	282 50	»»»	282 50	282 50	290	290
1857	304.547	1949	270	»	500	mai.	15 »»	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	287 50	287 50	288 75	287 50	287 50	287 50
»	26 271	1956	»	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Ardennes	285	285	285	285	283 75	286
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 »»	D°.	Dauphiné ... gar.	283 75	283 75	283 75	282 50	283 75	283 75
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 »»	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	583.636	1946	275	»	500	»	15 »»	mars, septembre.	Chemins autrichiens ... gar.	262 50	262 50	261 25	261 25	262 50	262 50
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens ... gar.	252 50	253 50	254 50	254 50	252 50	252 50
1858	» »	1964	250	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains ... gar.	240	240	240	240	240	240
1858	100.000	1943	»	»	500	avril	15 »»	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	251 50	252 50	251 25	252 50
1859	24.576	1957	200	»	500	»	15 »»	D°.	Cordoue à Séville	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»	»»»
1859	»	1906	»	»	500	»	15 »»	D°.	Séville à Jérez	255	»	»	»	253 75	»
»	100.500	1917	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120	120	120	120	118 75	120

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 24 Comptant.	Samedi 24 Terme.	Lundi 26 Comptant.	Lundi 26 Terme.	Mardi 27 Comptant.	Mardi 27 Terme.	Mercredi 28 Comptant.	Mercredi 28 Terme.	Jeudi 29 Comptant.	Jeudi 29 Terme.	Vendredi 30 Comptant.	Vendredi 30 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes: 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	69 65	69 55	69 30	69 35	69 40	69 35	69 20	69 20	69 15	69 10	69 30	69 25
Rentes: 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 »»	70 »»	70 »»	70 »»	69 65	69 60	»» »»	»» »»	69 65	69 65	69 55	69 70
Rentes: 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	96 »»	96 75	96 50	96 »»	95 »»	»» »»	95 »»	95 25	95 50	»» »»	95 75	»» »»
Rentes: 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2815 »»	»	2815 »»	»	2840 »»	»	»»»» »»	»	2825 »»	»	2825 »»	»»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 »»	»	640 »»	»»»	»»» »»	»	640 »»	»	640 »»	»	640 »»	»»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	660 »»	»»» »»	650 »»	»»» »»	650 »»	»»» »»	655 »»	645 »»	650 »»	650 »»	660 »»	»»» »»
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	465 »»	»	465 »»	»	470 »»	»	470 »»	»	467 50	»	470 »»	»»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	430 »»	»	430 »»	»	430 »»	»	430 »»	»	»»»	»	430 »»	»»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	95 »»	»	95 »»	»»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	»	91 25	»	»» »»	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	»»» »»	»	»»» »»	»	»»» »»	»	640 »»	»	»» »»	»	»»» »»	»»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	825 »»	822 50	820 »»	815 »»	820 »»	820 »»	815 »»	813 75	810 »»	812 50	815 »»	815 »»
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1125 »»	»	»»» »»	»	»»» »»	»	1125 »»	»	1125 »»	»	1125 »»	»»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	460 »»	»	460 »»	»	457 50	»	457 50	»	457 50	»	»»» »»	»»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	216 75	»	218 75	»	220 »»	»	218 75	»»» »»	218 75	»	220 »»	»»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 5/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»	95 5/8	»
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	»» »/»	»	90 1/4	»	90 1/4	»	»» »/»	»	»» »/»	»	»» »/»	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	86 »»	»	86 »»	»	86 »»	»	86 »»	»	86 »»	»	86 »»	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	»» »»	»	54 75	»	54 75	»	54 50	»	54 75	»	54 75	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	81 3/4	»	8» »/»	»	»» »/»	»	81 »/»	»	»» »/»	»	84 »/»	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 »/»	»	86 »/»	»	86 »/»	»	86 »/»	»	86 1/4	»	86 1/4	»
Espagne, differ. couvert., jouissance juillet 1859	34 1/2	»» »/»	31 1/2	»» »/»	34 1/4	»» »/»	34 1/2	»» »/»	»» »/»	»» »/»	»» »/»	»» »/»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	»» »/»	»	»» »/»	»	46 »/»	»	43 1/2	»	»» »/»	»	»» »/»	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1859	44 1/2	»» »/»	45 »/»	»» »/»	45 »/»	»» »/»	45 »/»	»» »/»	45 »/»	»» »/»	44 1/2	»» »/»
D° intérieur, jouissance juillet 1859	44 1/4	44 1/4	44 1/8	44 1/8	43 7/8	44 »/»	44 »/»	43 3/4	44 »/»	44 »/»	43 7/8	43 3/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	»»» »»	»	»»» »»	»	»»» »»	»	»»» »»	»	»»» »»	»	110 »»	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 986 — 18e ANNÉE — N° 41 — SAMEDI 8 OCTOBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

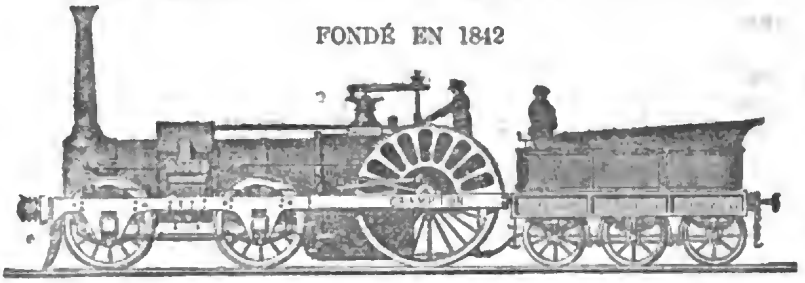
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Les porteurs d'actions de la Société générale des chemins de fer Romains sont prévenus que le coupon n° 5, échu le 1er octobre 1859, est payable à raison de 12 fr. 50 c. :

A Rome, à la Banque des États Pontificaux ;

A Paris, à la Caisse générale des chemins de fer ;

A Marseille, rue Grignan, 49 ;

A Lyon, A Bordeaux, A Toulouse, } à la Caisse syndicale des agents de change.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

L'assemblée générale de la Société des Ports de Marseille, dans sa séance du 29 septembre, a fixé à 3 fr. par action le paiement à valoir sur l'année 1859.

Les coupons des actions étant épuisés et les actions actuelles devant être échangées contre les actions nouvelles, aux termes des statuts anonymes, autorisés par décret impérial du 16 août 1859, les actionnaires recevront, en échange de leurs titres, un récépissé nominatif contre lequel les nouvelles actions seront remises ultérieurement.

Les dépôts des titres et le paiement de 3 fr. par action s'effectuent à partir du 1er octobre :

A Paris, au siége de la Société, rue Richelieu, 99 ;

A Marseille, rue Grignan, 49.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, pour le mardi 25 octobre courant, huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99.

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz ;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital social.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 842. — Travaux des chemins de fer, 842. — Rapport de la commission permanente des valeurs, 843. — Compagnie des chemins de fer de l'Est, 843. — Chronique des chemins de fer, 844. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 845. — Société des Docks Napoléon, 845. — Crédit foncier de France, 845. — Comptoir d'escompte de Paris, 845. — Société générale de crédit industriel et commercial, 845. — Avis aux actionnaires, 846. — Bulletin des recettes de la semaine, 846. — Crédit foncier de France. Statuts, 847. — Forges, 850. — Crédit foncier de France, 850. — Recettes, 851. — Annonces, 852-853. — Chronique de la Bourse, 854. — Tableau des valeurs industrielles, 855 — Bourse, 856.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA SEMAINE.

La rente se soutient dans les cours de 69 à 70 fr.; les affaires engagées sont peu nombreuses, et le marché est toujours languissant

On espérait que le retour de S. Exc. le ministre des finances serait le signal d'une réorganisation de la Bourse : mais il paraît que cette réorganisation présente des difficultés sérieuses au point de vue légal. En effet, la législation qui régit les transactions sur les valeurs mobilières date d'une époque où ces valeurs étaient inconnues ; les anciennes lois, faites plutôt en vue de comprimer que de développer la négociation des valeurs mobilières, ne répondent pas aux besoins modernes. Quoi qu'il en soit, ces lois existent; elles n'ont été ni rapportées, ni modifiées, et elles sont un obstacle, dit-on, à l'extension qu'on voudrait donner aux attributions des agents de change et à l'organisation projetée, qui serait, assure-t-on, toute favorable aux transactions, sans cependant rétablir la liberté du marché.

On assure que les membres du syndicat, consultés sur les besoins du marché et sur les mesures à prendre pour lui rendre son ancienne activité, auraient été d'accord pour demander l'adoption de mesures destinées à remplacer la coulisse.

Pour cela la chambre syndicale des agents de change aurait préparé la création de deux assesseurs ou commis principaux par chaque charge. Ces assesseurs feraient au comptant comme à terme, et sous la responsabilité des agents de change, tout ce que faisait autrefois la coulisse.

Si cette proposition était adoptée et si le droit d'entrée à la Bourse était supprimé, comme on l'annonce également, on pourrait espérer que le marché retrouverait sinon toute sa prospérité passée, du moins une animation qui rendrait au crédit public la faveur qui semble l'avoir abandonné depuis quelque temps.

Les recettes des chemins de fer de cette semaine présentent une nouvelle et notable amélioration.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 70, ferme à 69 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 25, ferme à 95 50.

L'emprunt est coté 70 fr. 25 c.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	32.25 0/0
Dauphiné	30.48 0/0
Saragosse	27.22 0/0
Ouest suisse	26.07 0/0
Lyon-Genève	25.65 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	20 81 0/0
Ardennes	15.49 0/0
Midi	11.41 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	11.10 0/0
Orléans	8.56 0/0
Autrichiens	6.10 0/0
Ouest	5.66 0/0
Est	4.39 0/0
Nord	2 45 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bességes a Alais	2.93 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	30 septembre	7 octobre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 25	69 45	» 20	» »
Banque de France	2825 »	2825 »	» »	» »
Consolidés	95 6/8	95 6/8	» »	» »
Crédit foncier	690 »	687 50	» »	2 50
Crédit mobilier	815 »	810 »	» »	5 »
Comptoir d'Esc[te]	640 »	640 »	» »	» »
Orléans	1400 »	1395 »	» »	5 ex
Nord	935 »	932 50	» »	2 50
Nord nouveau	825 »	822 50	» »	2 50
Est	675 »	675 »	» »	» »
Paris-Méditerran[e]	905 »	905 »	» »	» »
Midi	516 25	511 25	» »	5 »
Ouest	393 75	372 50	» »	3 75 ex
Genève	535 »	537 50	2 50	» »
Dauphiné	550 »	555 »	5 »	» »
Graissessac-Béziers	180 »	180 »	» »	» »
Ardennes ancien.	440 »	440 »	» »	» »
Ardennes nouveau	475 »	475 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	553 75	547 50	» »	6 25
Victor-Emmanuel	420 »	410 »	» »	10 »
Russes	497 50	500 »	2 50	» »
Romains	360 »	367 50	» »	» » ex
Sud-Autrich.-Lombard	555 »	555 »	» »	» »
Saragosse	451 25	458 75	7 50	» »

TRAVAUX DES CHEMINS DE FER.

Voici, d'après des renseignements que nous pouvons considérer comme officiels, l'organisation administrative du contrôle des travaux en cours d'exécution ou récemment terminés sur le réseau des chemins de fer français.

Chefs de service : M. Dufresne, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du contrôle sur les lignes et embranchements suivants : chemins de fer de Mézidon au Mans, de Serquigny à Rouen, de Saint-Cyr à Surdon, d'Argentan à Granville ; embranchements de Saint-Lô et d'Honfleur, raccordement du chemin de fer de Cherbourg avec l'arsenal militaire.

M. Le Pord, ingénieur en chef : sur les chemins de fer de Rennes à Brest, à Saint-Malo et à Redon.

M. Mille, ingénieur en chef : chemin de fer du Mans à Angers.

M. Chatoney, ingénieur en chef : chemin de fer de Savenay à Châteaulin ; embranchement sur Napoléonville.

M. Boucaumont, ingénieur en chef : de Moulins à Montluçon, de Montluçon à Bourges.

M. Kermaingant, ingénieur en chef : de Clermont à Montauban, entre Clermont et Massiac.

M. Gonnaud, ingénieur en chef : du chemin de fer de Limoges à Périgueux et à Agen, de Coutras à Périgueux, de Périgueux au Lot et du Lot à Montauban ; embranchements de Rodez et Decazeville, de Limoges à Brives ; embranchements de Tulle, Bergerac, Cahors et Villeneuve-d'Agen.

M. Mangeot, ingénieur en chef : des chemins de fer du Nord, embranchements.

M. Lepeuple, ingénieur en chef : de Rouen à Amiens.

M. Noël, ingénieur en chef : du chemin de fer des Ardennes.

M. Lacroix, ingénieur en chef : chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort, et embranchement de Dôle et Audincourt : d'Auxonne à Gray, de Dôle à Salins, et à la frontière suisse, de Chalon à Dôle, de Nevers à Chalon ou Chagny, de Bourg à Lons-le-Saulnier et à Besançon, d'Ougney à Rans.

M. Meynard, ingénieur en chef : chemin de fer du Dauphiné.

M. Guillaume, ingénieur en chef : de Marseille à Toulon et à Nice.

M. Boucaumont, ingénieur en chef : de Paris à Lyon par le Bourbonnais et embranchement de Vichy.

M. Dusouich, ingénieur en chef : de Saint-Etienne à Firminy.

M. Droeling, ingénieur en chef : de Bordeaux au Verdon, par Pauillac et Lesparre.

M. Don, ingénieur en chef : embranchements sur le chemin de fer du Midi, de Castelnaudary à Castres, et d'Agde à Pézenas et Lodève.

M. Poirier, ingénieur en chef : de Mont-de-Marsan à Tarbes.

M. Lefort, ingénieur en chef : de Paris à Vincennes, Saint-Mandé et Saint-Maur ; de Nancy à Gray, par Epinal et Vesoul.

M. Lejoindre, ingénieur en chef : de Thionville à la frontière de Luxembourg.

M. Guerre, ingénieur en chef : de Strasbourg à la frontière badoise.

Les études, faites par l'Etat, des chemins de fer de Besançon à la frontière suisse, avec embranchement sur Pontarlier ; de Besançon à Gray, de Besançon à Vesoul, sont placées sous la direction de M. Lacroix, ingénieur en chef.

F. Grimaud.

Digitized by Google

RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE DES VALEURS.

La commission des valeurs, chargée de réviser chaque année les prix des marchandises inscrites au tableau du commerce de la France, vient d'adresser à M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics son rapport sur les travaux de la session de 1859.

On sait que le tableau du commerce extérieur, publié annuellement par l'administration des douanes, ne comprenait d'abord que ce qu'on appelle les valeurs officielles, c'est-à-dire les valeurs moyennes établies sur des prix fixes arrêtés en 1826, dans le but de ramener toutes les marchandises à une base uniforme et invariable comme terme permanent de comparaison. Mais précisément à cause de cette permanence, les états administratifs ne pouvaient donner une idée exacte des fluctuations de prix du mouvement commercial. De là, la création d'une commission chargée de régler aussi exactement que possible le prix moyen de chaque espèce ou de chaque groupe de marchandises pour chaque année sous le titre de valeurs actuelles.

Un fait principal ressort du rapport de la commission, c'est que l'année 1858 s'est ressentie plus vivement de la crise de 1857 que l'année 1857 elle-même. Il n'y a là rien qui doive étonner, si l'on tient compte de l'époque à laquelle la crise a éclaté en Amérique. C'est en septembre qu'elle a eu lieu, et elle n'a été connue en France qu'en octobre ; elle n'a donc pu exercer son influence que sur les trois derniers mois de 1857, et l'on sait que les neuf premiers mois avaient été signalés par une activité commerciale inouïe. C'est donc en réalité l'année 1858 qui a eu à supporter le double fardeau des ruines du passé et de la défiance pour l'avenir, fardeau dont on a pu voir que l'année 1859 n'était pas elle-même exclusivement débarrassée.

Par une conséquence naturelle, les opérations se sont restreintes en 1858 en même temps que le prix des produits fabriqués fléchissait, et pour formuler en chiffres les résultats du travail de la commission, il s'est trouvé que sur 1,739 espèces de marchandises importées ou exportées, 609 sont en baisse, 347 en hausse, 783 sans variation.

Cependant ces chiffres ne doivent être acceptés que comme résultat général, car on n'a dû tenir compte, en les établissant, ni des subdivisions en sortes et en provenances, et il peut arriver que le cours moyen soit, en définitive, le même que l'année dernière, malgré une baisse réelle sur la totalité des produits.

La hausse a été sensible sur les fourrages, et particulièrement sur l'avoine et sur le foin. Les prix du blé, des vins, du poisson de mer ont au contraire fléchi ; la baisse des alcools a encore été plus marquée par suite de l'exagération des hauts cours. Les cours des bois et des métaux, des tissus ont suivi le même mouvement ; les fabricants ont dû diminuer les prix des objets fabriqués, tandis que les prix des façons augmentaient.

Toutefois, si l'on rapproche les résultats du travail de la commission de ceux du tableau du commerce général de la France en 1858 que nous avons publié dernièrement, on trouve que ce commerce général, exprimé en valeurs actuelles, a décru de 5 milliards 328 millions en 1857 à 4 milliards 725 millions en 1858, ce qui établit, pour l'année 1858, une diminution de 603 millions. C'est là un chiffre considérable ; mais nous lui trouvons un correctif dans celui des valeurs officielles dont la décroissance n'est que de 116 millions.

Il y a plus : si, au lieu d'embrasser le commerce général, on ne tient compte que du commerce spécial qui touche directement à notre production et à notre consommation, on reconnaît que la diminution réelle se réduit à 289 millions en valeurs actuelles, et que cette diminution se transforme même en une augmentation de 71 millions aux valeurs officielles. On voit donc que la différence des résultats est plus radicale suivant que l'on considère le commerce représenté en valeurs officielles ou en valeurs actuelles. La conclusion est simple à tirer : la valeur représentative des affaires a éprouvé une diminution en rapport avec la baisse des prix subie par les marchandises ; mais si nos échanges ont diminué en valeur totale, ils ne s'en sont pas moins maintenus et ont même progressé sous le rapport des quantités, et l'augmentation du prix des façons prouve de la manière la plus certaine que le travail et la consommation ont continué à se développer.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Ligne de Thionville à Luxembourg et de Luxembourg à Arlon.

Si l'on examine la carte des chemins de fer français et belges, on voit se dessiner entre Marseille et Osteude, entre la Méditerranée et la mer du Nord, une ligne droite, courant du midi au nord, et qui n'est interrompue que sur un faible parcours, savoir : entre les chemins de fer de l'Est, depuis Thionville jusqu'à Luxembourg, et les chemins de fer belges, entre Luxembourg et Arlon. Telle est la lacune que la Compagnie de Guillaume-Luxembourg vient de combler en livrant à l'exploitation les lignes de Thionville à Luxembourg et de Luxembourg à Arlon.

L'inauguration solennelle, présidée par LL. AA. le prince d'Orange et le prince et la princesse Henri des Pays-Bas, a eu lieu mardi 4 octobre.

La ligne de Thionville (frontière de France) à Luxembourg est d'un parcours de 16 kil. 216 mètres ; elle contient deux stations intermédiaires : celle de Fontange, de troisième classe, et celle de Bettembourg, de deuxième classe. Il y a deux ouvrages d'art sur cette section : le souterrain de Desdelange, de 380 mètres de long et de 8m,50 d'ouverture en plein cintre, dans un terrain schisteux tendre ; ce souterrain est entièrement maçonné ; et le pont de Bettembourg sur l'Alzette, long de 44 mètres ; ce pont contient trois arches en anse de panier, de chacun 9 mètres d'ouverture.

La route de Thionville à Luxembourg se trouvant dans l'intérieur de la gare a été déviée sur une longueur de 200 mètres, afin d'étendre l'étendue de la gare. Pour faciliter l'entrée en gare, on a abaissé cette route de façon à pouvoir établir un passage en dessous au lieu d'un passage à niveau. Ce passage se compose de deux travées formées de poutres en fonte jumelles et d'entretoises.

La gare de Luxembourg a une étendue de 16 hectares. Elle est placée de manière à permettre d'aller directement de l'Allemagne méridionale et de la France au nord de l'Allemagne, à la Hollande et à la Belgique.

Les bâtiments pour les voyageurs, les halles, remises et ateliers occupent des emplacements assez vastes pour suffire à toutes les exigences.

La prolongation de ce chemin vers Bruxelles et vers Trèves exige des efforts très-laborieux, à raison de la nécessité de traverser plusieurs fois le profond ravin qui environne la forteresse, et de traverser la forteresse elle-même dans le rocher sur lequel reposent les fortifications.

La vallée de l'Alzette sera franchie trois fois par de grands viaducs.

Le viaduc de la Pulwermühl se trouve sur la portion commune des lignes de Trèves et du Nord. Il se compose de 13 arches plein cintre, chacune de 15 mètres d'ouverture. Sa longueur totale est de 290 mètres, et sa hauteur au-dessus de l'étiage est de 40 mètres. Il va en ligne droite depuis le fort Verlorenkost jusqu'à la dernière pile où se trouve la bifurcation des deux lignes de Trèves et du Nord.

Le viaduc de Clausen est situé entièrement sur la ligne du Nord. La vallée étant en cet endroit un peu plus rétrécie, il ne contient que neuf arches, chacune de 15 mètres également, sa hauteur, au-dessus du sol, est de 32 mètres. Il se trouve entièrement en courbe dont le rayon est de 400 mètres.

L'Alzette, en faisant encore un troisième coude au faubourg du Pfaffenthal, nécessite encore un troisième viaduc, qui est partie en courbe, partie en droite. Il se compose de treize arches de 16 mètres, sa longueur totale, est de 290 mètres, et sa hauteur est de 38 mètres.

Enfin, à la suite de ces trois viaducs se trouve un quatrième viaduc, celui du Grünenwald, moins important que les précédents, mais ayant néanmoins 70 mètres de longueur, et une hauteur de 16 mètres.

Il se compose de sept arches, chacune de 8 mètres d'ouverture en plein cintre.

Tous ces travaux font le plus grand honneur à M. Grenier, ingénieur en chef de la

Digitized by Google

Compagnie de Guillaume-Luxembourg. Le roi des Pays-Bas a récompensé M. Grenier par la croix d'officier de l'ordre de la Couronne de chêne, qui lui a été remise par S. A. R. le prince Henri des Pays-Bas, à la cérémonie de la pose de la première pierre du viaduc de la Pulvermühl.

M. le marquis d'Albon, de la Compagnie Guillaume-Luxembourg, a été nommé grand-officier du même ordre, MM. le vicomte d'Albon, Van de Vinckele, Perdonnet, administrateur de la Compagnie de l'Est, Vuignier, ingénieur en chef de la Compagnie de l'Est et ingénieur conseil de la Compagnie Guillaume-Luxembourg, ont été nommés commandeurs.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Les communications de la France et de la Belgique avec l'Allemagne par le chemin de fer du Nord viennent de recevoir une nouvelle et très-importante amélioration. Le pont fixe construit sur le Rhin, à Cologne, pour relier le chemin de fer rhénan à la ligne de Minden, a été inauguré le 3 octobre, et sera prochainement livré à la circulation des trains. Jusqu'à présent, la solution de continuité qui existait sur ce point, dans le réseau international, nécessitait des opérations difficiles et onéreuses de transbordement et de camionnage pour faire passer les voyageurs et les marchandises d'une rive à l'autre du fleuve. Aujourd'hui cette lacune se trouve comblée, et les trains pourront désormais franchir le Rhin entre Cologne et Deutz, sans aucun obstacle.

Commencés dès le mois de juin 1855, les travaux gigantesques du pont du Rhin furent plusieurs fois interrompus, soit par la crue des eaux, soit par la nécessité de modifier les projets en cours d'exécution. Il en résulta une perte de temps considérable, et ce n'est qu'au mois de septembre 1859, c'est-à-dire après plus de quatre années, que la pose du tablier et des voies put être entièrement achevée.

Le pont de Cologne a une longueur de 420 mètres; il se compose de quatre travées dont chacune a 98 mètres d'ouverture; les trois piles en rivière ont une épaisseur de 6m,25 chacune, et une hauteur de 46 mètres au-dessus de l'étiage du Rhin.

Le pont est divisé, dans le sens longitudinal, en deux parties distinctes : l'une pour le chemin de fer à deux voies, a une largeur de 7m,50; l'autre pour voitures et piétons, a une largeur de 8m,50, dont 5 mètres de chaussée et 1m,75 de trottoir de chaque côté. Il est formé de quatre poutres en treillis double pour le pont du chemin de fer, et en treillis simple pour le pont latéral. Les piles ont 28 mètres de largeur et sont, ainsi que les culées, garnies à leurs extrémités de tourelles, dont celles du centre sont octogones et les autres carrées. La hauteur des tourelles extrêmes est de 23m,50 au-dessus de la maçonnerie d'arasement des piles; leur base est de 5m,60 sur 5 mètres environ. Celles de la pile centrale ont les mêmes dimensions; mais les tourelles intermédiaires, qui sont destinées aux gardiens du pont, n'ont que 9 mètres de hauteur.

A l'entrée des deux ponts, et dans l'intervalle qui les sépare, on se propose d'élever, du côté de Cologne, la statue équestre du roi de Prusse, et du côté de Deutz, celle du prince-régent. Elles seront de grandeur colossale et placées sur des piédestaux qui auront à peu près la hauteur des poutres-treillis.

Le pont de Cologne est relié à la station centrale du chemin de fer rhénan par un viaduc composé d'arches en maçonnerie entremêlées de travées en fer pour le passage des rues. La longueur totale de la voie ferrée entre cette gare et celle de Deutz est de 1,240 mètres.

Les quantités de matériaux employés dans la construction du pont ont atteint les chiffres suivants :

9,750 mètres cubes de pierres de taille en lave basaltique et grès;
26,750 mètres cubes de moellons;
9,000,000 de briques;
450,000 hectolitres de chaux, mortier et béton;
5,500,000 kilogrammes de fer;
8,200 stères de bois de charpente.

Les dépenses totales après l'achèvement complet du pont s'élèveront à 15 millions de francs environ, dont 4,600,000 fr. représentent le prix du fer employé.

— Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest vient de nommer ingénieur en chef de la construction, pour les lignes non encore exploitées du réseau, M. Martin (Armand), ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Le Conseil a nommé comme ingénieur ordinaire, sous les ordres de M. Martin, pour les études et travaux de la ligne d'Argentan à Granville, dans la traverse du Calvados, M. Cabarrus, dont la résidence est fixée à Versailles; pour la ligne de Lisieux à Honfleur, M. Bertrand, dont la résidence est fixée à Lisieux.

La Compagnie des chemins de fer de l'Ouest s'occupe en ce moment des travaux préparatoires pour l'établissement de la seconde voie de Lisieux à Caen.

— L'exploitation de la section du chemin de fer de Mont-de-Marsan comprise entre Riscle et Tarbes a commencé le samedi 24 septembre. Provisoirement il ne pourra être mis en marche que deux trains par jour dans les deux sens.

Le service des voyageurs et de la messagerie sera ouvert dans les stations de Maubourguet, Vic-de-Bigorre et Tarbes, à compter du même jour. La date d'ouverture des stations de Castelnau (Rivière-Basse), Caussade et Andrest n'est pas encore fixée.

— Le *Cultivateur* de la Corrèze annonce une modification importante du tracé de la voie de Bordeaux à Lyon :

« La voie de Bordeaux à Lyon, dit ce journal, rencontrant à Aurillac des difficultés de terrain prodigieuses, ce projet serait abandonné. Une direction rellerait ces deux points extrêmes par Thiers, Clermont et Brives, passant par Tulle; ou bien, selon les vœux du conseil général de la Haute-Vienne, de Clermont on se dirigerait sur Limoges pour atteindre Périgueux et finalement Bordeaux. »

— Les travaux du chemin du Bourbonnais sur la ligne de Lyon à Roanne par Saint-Etienne touchent à leur fin.

Leur état d'avancement a permis d'y organiser le service de l'exploitation dans les mêmes conditions que sur les grandes lignes de Lyon à Paris et à Marseille.

Les stations d'Oullins, Vernaison, Grigny et Trèves ont été reconstruites ou restaurées de manière à répondre aux besoins de la circulation. Celles d'Irigny et de Saint-Romain seront prochainement l'objet d'améliorations de même nature.

Les grandes gares de Perrache et de Givors ont reçu une extension considérable. A Perrache il a été construit de nouvelles estacades à houille sur un développement linéaire de plus de 1,700 mètres.

L'administration supérieure ayant approuvé définitivement les projets de la Compagnie pour supprimer le passage à niveau établi, sur la rive droite de la Saône, à la tête du pont de la Mulatière, on va terminer cet important travail, qui améliorera notablement sur ce point la viabilité.

Dans le rapport où sont puisés les renseignements qui précèdent, M. l'ingénieur en chef du Bourbonnais fait connaître que la Compagnie a commencé les études du chemin de Tarare; qu'elle les poursuivra activement et avec tout le soin que commande le choix d'un tracé aussi difficile et d'un aussi grand intérêt. Ce renseignement répond au vœu exprimé l'an passé au sujet de cette voie de communication si importante pour une partie du département.

— On lit dans la *Sentinelle du Jura* :

« Nous sommes en mesure, aujourd'hui, d'affirmer que la Compagnie de Paris-Lyon est résolue à presser le plus possible l'achèvement de notre voie ferrée. A cet effet, elle vient d'adjuger les travaux d'art et les terrassements à exécuter entre Mouchard et Grozon. Cette adjudication est de 900,000 fr. On nous annonce une adjudication de même valeur, qui serait tranchée avant un mois pour l'exécution des travaux de Grozon à Saint-Lothain. On n'attend plus, pour procéder à cette seconde adjudication, que les dernières rectifications des plans et profils résultant de l'adoption du passage de conciliation par Poligny.

» Chacun comprendra aisément que la Compagnie n'adjuge pas pour *dix-huit cent mille francs* de travaux sans avoir à sa disposition les fonds nécessaires à l'acquisition des terrains sur lesquels ils doivent s'effectuer. Or, ce capital considérable une fois engagé, il sera pour elle du plus haut intérêt qu'il ne reste pas improductif : de là une nécessité absolue pour elle de mettre à l'achèvement du chemin la plus grande rapidité possible.

» Nous pouvons ajouter encore que l'embranchement d'Andelot à Champagnole est aujourd'hui compris dans le projet de tracé définitif du chemin franco-suisse, qui est en ce moment soumis à l'approbation de S. Exc. le ministre des travaux publics. »

— On annonce que les travaux de construction de l'embranchement du chemin de fer de Privas à Livron vont commencer incessamment et qu'ils seront poussés avec activité. L'adjudication a eu lieu le 16 septembre.

— Fils du célèbre ingénieur français mort en 1849, qui construisit le fameux tunnel de Londres, et grand ingénieur lui-même, M. Brunel (Isambard-Kingdom) vient de mourir à Londres.

Il était né en 1806 à Portsmouth, où son père construisait la poulinerie des docks. Envoyé tout jeune en France, il fut élevé au collége de Caen. A son retour en Angleterre (1826) on l'employa au percement du fameux tunnel; les fréquentes irruptions des eaux mirent plus d'une fois sa vie en danger. Nommé en 1833 ingénieur du chemin de fer le Great-Western, il dirigea tous les travaux d'art de cette ligne et de ses embranchements; on cite entre autres les ponts de Maidenhead, de Chepstow et

Digitized by Google

du Thamar. On lui doit aussi le pont suspendu de Hungerford à Londres, un des plus longs qui existent, et une partie des constructions du chemin de fer sardo-toscan. Mais ses chefs-d'œuvre en ce genre sont les ponts tubulaires de Conway et de Britannia, pour l'établissement desquels on eut d'ailleurs recours aux lumières de quelques autres ingénieurs célèbres, de M. Stephenson entre autres.

Là ne se bornent pas les grands travaux de M. I.-K. Brunel. Il s'est appliqué à la construction des bâtiments et des machines à vapeur, et c'est à lui qu'appartient la double gloire d'avoir lancé il y a quelque vingt ans le premier steamer colossal (le *Great-Western*) qui ait traversé l'Atlantique, et tout récemment d'avoir construit et lancé le *Great-Eastern*.

Durant la guerre de Crimée, M. Brunel fut chargé d'élever l'hôpital de Renkioi, situé sur le détroit des Dardanelles, et destiné à contenir trois mille malades. Membre depuis 1830 de la Société royale de Londres, il faisait également partie de l'Institut des ingénieurs civils, de la Société des arts et des Sociétés d'astronomie, de géologie et de géographie. Le roi Louis-Philippe lui avait donné la croix de la Légion d'honneur.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 30 SEPTEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 30 septembre
Paris-Méditerranée	54.328 82	905 »
Nord	44.130 »	935 »
Orléans	32.271 03	1400 »
Ouest	21.332 08	593 75
Bességes	27.037 90	460 »
Est	26.877 52	675 »
Genève	22.111 45	535 »
Midi	18.655 37	516 25
Ardennes	15.085 62	440 »
Dauphiné	15.978 77	542 50
Lombards-Vénitiens-Sud	38.514 78	555 »
Autrichiens (2)	20.889 31	553 75
	Au 23 septembre.	
Madrid à Alicante	17.171 48	455 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 9,881 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 30 septembre 1859 (2,08), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ DES DOCKS NAPOLÉON.

Extrait du registre des délibérations du Conseil d'administration de la Société des Docks Napoléon, formée par acte reçu Gossart, notaire à Paris, le 4 février 1859.

(Séance du 5 octobre 1859).

Le Conseil d'administration, après avoir pris connaissance :

1° De l'inventaire des établissements de la Société pour l'exercice 1858, présentant un produit de. . . . . 316,810 f. 41 c.

Et pour les intérêts des capitaux et arrérage de rente . . 47,270 52

Total. . . 364,080 f. 93 c.

2° De l'inventaire des mêmes établissements au 30 juin 1859, présentant, pour le premier semestre de l'exercice courant, un produit de 250,571 fr. 35 c., non compris les intérêts des capitaux et arrérages de rente.

3° De l'état de la caisse et des valeurs, présentant un total de 1,877,103 fr. 09 c. de capitaux, rentes et valeurs disponibles.

Approuve la répartition à faire aux porteurs de titres d'actions de l'ancienne Société des Docks, en exécution : 1° du § 12 de l'art. 1er du traité du 17 décembre 1858 ; 2° du § 12 de l'art. 5 de l'acte reçu Me Gossart, notaire à Paris, le 4 février 1859, contenant les statuts de la Société nouvelle, actuellement soumis au gouvernement.

La répartition de la somme de 364,080 f. 93 c. (exercice 1858), aura lieu à raison de 1 fr. 85 c. par action.

En conséquence, tous les porteurs d'actions seront immédiatement invités à déposer leurs titres au siége de la Société.

Ils recevront : 1° la somme leur revenant, en proportion du nombre d'actions dont ils sont porteurs ; 2° un certificat de dépôt, en échange duquel il leur sera délivré, aussitôt après l'homologation des statuts, le nombre d'actions complétement libérées de la Société nouvelle auquel ils auront droit d'après les statuts, tels qu'ils auront été approuvés par le gouvernement.

Signé, le président, Le secrétaire,

Em. de Girardin. Poudra.

En conséquence de la délibération précédente, tous les porteurs d'actions de l'ancienne Société des Docks Napoléon sont invités à se présenter, à partir du mercredi 12 octobre courant, de 10 heures à 2 heures, au siége social, rue de l'Entrepôt, 6, où il leur sera délivré des bordereaux qu'ils auront à remplir et à signer en déposant leurs actions, dont il leur sera délivré un récépissé.

Les administrateurs liquidateurs de l'ancienne Société des Docks,

L. Picard, A. Labot.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les porteurs d'obligations qui veulent toucher à Paris les intérêts échéant le 1er novembre prochain, et éviter tout retard, sont invités à effectuer, à partir du 15 octobre, le dépôt de leurs coupons au siége de la Société, de 10 à 2 heures.

Les coupons déposés avant le 25 octobre seront payés le 2 novembre.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 septembre 1859.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	1,645,063 15	
Espèces à la Banque	2,497,723 46	4,142,786 61
Portefeuille :		
Paris	37,450,567 51	
Province	13,736,357 07	
Etranger	4,012,311 93	55,199,236 51
Immeubles		439,298 07
Avances sur fonds publics et actions diverses		8,980,965 79
Correspondants :		
De province	10,243,398 86	
Etrangers	1,409,410 07	11,652,808 93
Crédits sur connaissements et nantissements		7,553,750 55
Frais généraux		172,592 47
Effets en souffrance. — Exercice courant		18,957 23
Actions à émettre		20,000,000 »
Divers		1,952 95
		108,162,330 11

PASSIF.

Capital		
Actions réalisées, 20,000,000 »		
Actions à émettre, 20,000,000 »		40,000,000 »
Capital des Sous-comptoirs		4,216,288 28
Réserve		3,940,235 43
Comptes courants d'espèces		29,591,767 63
Acceptations à payer		4,382,011 83
Dividendes à payer		57,064 36
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	9,588,509 17	
Par faillites du Tribunal de commerce	191,074 60	9,779,583 77
Correspondants :		
De province	14,206,405 51	
Etrangers	398,180 60	14,604,586 11
Profits et pertes		711,522 50
Rentrées sur les effets en souffrance des exercices clos		11,385 41
Divers		867,863 79
		108,162,330 11

Risques en cours au 30 septembre 1859.

Effets à échoir restant en portefeuille	55,199,236 51
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	6,532,999 25
	61,732,235 76

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur,

Pinard.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Situation au 30 septembre 1859.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque	198,055 93	
Espèces en caisse	234,772 07	432,828 »
Effets remis à la caisse		538,308 90
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours	3,113,650 55	
— de 31 à 60 jours	5,198,922 71	
— 61 à 101 jours	2,674,670 55	10,987,243 81

Digitized by Google

Etranger		65,940 60
Warrants		595,045 12
Frais de premier établissement		88,679 81
Avances sur location		12,000 »
Frais généraux		72,573 38
Comptes courants		351,518 85
Versements à faire :		
1re émission 30,000,000 Actions libérées par anticipat. 2,625	29,997,375	49,997,375 »
Actions à émettre	20,000,000	
		63,141,413 40

PASSIF.

Capital : 1re émiss.	40,000,000	»	60,000,000 »
— 2e émiss.	20,000,000	»	
Dépôts à rembourser : A vue sans intérêts	»	»	477,165 70
A 3 jours de vue avec 2 0/0	469,685 70		
A 1 mois de vue av. 2 1/2 0/0	7,500	»	
Comptes courants			2,393,140 73
Acceptations et effets divers à payer			9,403 25
Profits et pertes			261,683 78
			63,141,413 40
Effets à échoir en portefeuille			11,648,229 53
Effets en circulation avec l'endossement de la Société			9,428,180 11
			21,076,409 64

Certifié conforme aux écritures :

Le président,
Marquis G. d'AUDIFFRET.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 28 SEPTEMBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises	31,391,220	784,780,500
Actif.		
Avances à l'Etat	11,015,100	275,377,500
Autres créances	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots	16,916,220	422,905,500
Balance	31,391,220	784,780,500

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque	14,553,000	363,825,000
Réserve	3,722,696	93,067,400
Compte courant de l'Etat créditeur	9,208,230	231,705,975
Comptes particuliers	13,096,415	327,410,375
Billets à sept jours et autres	824,134	20,603,350
	41,404,484	1,036,612,100
Actif.		
Créances sur l'Etat	11,220,018	280,500,450
Créances particulières	19,135,507	485,862,675
Bank-notes (portefeuille)	10,185,060	254,626,000
Numéraire	624,899	15,622,475
Balance	41,404,484	1,036,612,100

Augmentation :		
Circulation des billets	111,230	2,780,875
Compte courant du Trésor	475,641	11,891,025
Portef. des particuliers	116,687	2,917,175
Espèces et lingots	348,950	8,723,750
Reste	2,224	55,600
Réserve	222,505	5,563,125
Diminution :		
Compte courant des particuliers	123,467	3,086,675

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

25 octobre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

27 octobre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 2 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

27 octobre. — **Société Ch. Noel et Cie.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, faubourg Poissonnière, 9.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en moins
								o/o	o/o
EST (1)	Du 24 au 30 septembre.	1651	1,291,811 75	782 44	1611	1,207,469 26	749 51	4 39	» »
ORLÉANS (1)	24 — 30 —	1475	1,325,984 80	898 07	1475	1,221,387 87	828 05	8.56	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	24 — 30 —	1406	2,085,206 58	1,483 07	1346	1 796,798 57	1,334 92	11.10	»
OUEST (1)	24 — 30 —	1188	1,156,235 54	973 26	1145	1,054,640 79	921 09	5.66	»
NORD (1)	24 — 30 —	964	1,289,285 02	1,337 »	919	1,200.007 55	1,305 »	2.45	»
MIDI (1)	24 — 30 —	793	450.283 75	567 82	793	404,027 47	509 50	11.41	»
LYON A GENÈVE	24 — 30 —	231	151,525 83	655 95	229	119,552 20	522 00	25.65	»
ARDENNES (1)	24 — 30 —	164	79,488 90	484 68	140	57,206 31	409 04	18.49	»
DAUPHINÉ	24 — 30 —	134	62,729 49	468 13	134	48,073 32	358 75	30.48	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	24 — 30 —	33	23,322 70	703 75	33	24,033 05	728 27	»	2.95
AUTRICHIENS (2)	24 — 30 —	1323	853,186 88	644 88	1323	804,065 54	607 75	6.10	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	24 — 30 —	1185	1,215,863 22	1,026 04	1070	908,245 07	849 48	20.81	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	24 — 30 —	1185	1,215,863 22	1,026 04	1070	908,245 07	849 48	20.81	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	17 — 23 —	482	297,847 14	617 96	455	220,992 80	485 70	27.22	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	17 — 23 —	57	21,190 95	371 77	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	10 — 16 —	214	154,965 99	724 14	194	100,219 76	517 52	32.25	» »
OUEST SUISSE	23 au 29 septembre.	80	32,512 87	497 00	80	31,579 57	394 71	26.07	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.08) pour la semaine du 24 au 30 sept. 1859, et sur le change de 2.38 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 804,065 54, d'après le bulletin de la Compag^e. F. GRIMALD

Digitized by Google

la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 novembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Madrid, au siége social, rue Fuencarral, 2, à 1 heure de relevée, pour statuer sur la répartition d'un dividende à prélever sur les bénéfices de 1858. L'assemblée se compose des 150 plus forts actionnaires. Dépôt des titres au siége social à Madrid, et à Paris, place Vendôme, 15, avant e 31 octobre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES

1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Paiement d'un intérêt de 3 fr. par action, au siége social, rue Richelieu, 99. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

1er octobre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Paiement de 30 fr. par action à titre de premier dividende sur l'exercice 1859. Dépôt des coupons d'actions au porteur et des certificats d'inscription nominative depuis le 5 septembre, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Paiement des intérêts sur les obligations 3 et 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon et sur les obligations d'Andrézieux à Roanne, premier et second ordre, de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais. (Voir l'avis publié aux annonces du 24 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud du réseau). — Intérêts aux obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, soit 12 fr. 50 c. par obligations nominatives et 12 fr. 17 c. par obligation au porteur : à Paris, Lyon et Marseille, dans les bureaux de la Compagnie.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur les obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), soit pour les obligations au porteur, impôt déduit, 25 fr. 40 c. ; pour les obligations nominatives, 25 fr. ; à la caisse de la Compagnie, place de Strasbourg.

1er octobre. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Paiement de 17 fr. 09 c. (impôt déduit pour les actions au porteur), montant de l'intérêt annuel de 3 1/2 0/0 garanti par l'Etat, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

1er octobre. — **Compagnie I. et R. F. des chemins de fer du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.** — Paiement du dividende de l'année 1858, soit 10 fr. par action. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro du 10 septembre, page 780.

1er octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Paiement des intérêts sur les actions de la Compagnie, on déduction de l'appel de 50 fr. par action qui sera en cours d'exécution du 1er au 10 octobre 1859 ; à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie, rue de Provence, 50.

1er octobre. — **Chemin de fer de Tarragone à Reus.** — Intérêts sur obligations ; à Paris, à la caisse de la succursale de la Compagnie, rue de Provence, 50.

Depuis le 1er octobre. — **Société générale des chemins de fer roumains.** — Paiement du coupon semestriel n° 5, soit 12 fr. 50 c. par action de 400 fr. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er octobre. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement des intérêts sur les obligations de la Compagnie. (Voir aux annonces du 1er octobre.)

1er octobre. — **Société de graniti de l'Ouest.** — Paiement de 25 fr. d'intérêts par action de 500 fr., chez MM. Beaussier et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 14.

1er octobre. — **Société anonyme des mines, fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie.** — Paiement de 5 fr. par action privilégiée, coupon n° 4 : à Paris, au bureau de la Société, rue de Rivoli, 9.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Paiement d'un à-compte de 24 fr. 50 c. sur le dividende de 1859, impôt déduit pour les actions au porteur, à la caisse du Crédit mobilier, place Vendôme, 15

15 octobre. — **Société des houillères de Commentry et des forges et fonderies de Fourchambault, Montluçon et Imphy.** — Paiement de 10 fr. par action formant le dividende de 1857-1858, Paris, place Vendôme, 15.

16 octobre. — **Société anonyme des mines de la Loire.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 4 fr. 90 c. par action, impôt déduit. (Voir les détails à l'avis publié aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1er octobre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1er octobre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1er octobre.)

15 novembre. — **Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier.** — Paiement du 10 fr. par action (5e coupon), à Genève, au siége social, et à Paris, à l'agence de la Banque, rue Taitbout, 85.

APPELS DE FONDS

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Avis de rappel du versement de 100 fr. par action, dont le délai est expiré depuis le 10 décembre 1858. (Voir aux annonces du 24 septembre.)

1er au 10 octobre. — **Chemin de fer de Montblanch à Reus.** — Appel de 50 fr. par action, versement à Paris, rue de Provence, 50.

15 au 25 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Appel du troisième versement de l'emprunt 3 0/0, soit 70 fr. par obligation. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

5 au 15 décembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Appel de 50 fr. par action. On déduira de cette somme le coupon d'intérêt pour l'exercice 1859, soit 9 fr., et le coupon de dividende qui sera fixé dans l'assemblée générale du 30 novembre. Versements à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858.

A partir du 15 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Echange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs. (Voir aux annonces de ce jour.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 15 septembre. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

1er octobre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Remboursement à 250 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 30 septembre et dont les numéros sont publiés dans nos annonces de ce jour.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

STATUTS.

Par devant Me Philibert-Louis-Réné Turquet et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. Louis Fremy, conseiller d'Etat en service extraordinaire, officier de la Légion d'honneur, gouverneur du Crédit foncier de France, société anonyme dûment autorisée, dont le siége est à Paris, rue Neuve-des Capucines, 19, demeurant au siége social ;

M. Auguste-Rodolphe Darblay aîné, ancien député, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue de Lille, 74 ;

Et M. Louis Wolowski, membre de l'Institut, ancien représentant, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Paris, rue de la Victoire, 14 ;

Ces deux derniers, membres du conseil d'administration du Crédit foncier de France ;

Les susnommés agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration du Crédit foncier de France, en date de ce jour trente et un août, et conformément aux pouvoirs qui ont été donnés au conseil ou à ses délégués par l'assemblée générale des actionnaires, dans une délibération en date du vingt-sept avril mil huit cent cinquante-neuf.

« Extraits desdites délibérations délivrés par M. Fremy en sadite qualité de gouverneur du Crédit foncier de France, sur papier au timbre de trente-cinq centimes, non encore enregistrés, mais qui seront soumis à cette formalité avec ces présentes, sont demeurés ci-annexés après que mention de cette annexe a été faite dessus par les notaires soussignés, »

Lesquels ont dit et exposé ce qui suit :

En exécution d'un décret du vingt-huit mars mil huit cent cinquante-deux, il a été formé, sous la dénomination de Banque foncière de Paris, une société anonyme, au capital de vingt cinq millions de francs, dont dix millions furent immédiatement souscrits.

Cette société avait le droit exclusif, dans le ressort de la Cour de Paris et pendant vingt-cinq années à partir de l'homologation des statuts, de faire des prêts hypothécaires et d'émettre des obligations foncières ou lettres de gage, aux conditions déterminées par le décret du vingt-huit février mil huit cent cinquante-deux.

Elle pouvait également, avec l'autorisation du gouvernement, appliquer tout autre système ayant pour objet de favoriser la libération des emprunteurs sur hypothèque.

Les statuts de cette société à laquelle les bénéficiaires du décret du vingt-huit mars mil huit cent cinquante-deux apportèrent l'autorisation à eux accordée, furent approuvés par le décret du trente juillet suivant.

Le dix décembre de la même année intervint un nouveau décret qui, homologuant une convention arrêtée le dix-huit novembre précédent, entre M. le ministre de l'intérieur et les représentants de la Banque foncière de Paris, étendit, sous certaines conditions, le privilége de cette société à tous les départements où il n'existait pas de société de crédit foncier ; l'autorisa, sous le contrôle du gouvernement, à s'incorporer les sociétés établies, et lui accorda une subvention de dix millions de francs qui devaient être versés proportionnellement à l'importance des prêts effectués.

Conformément à la même convention, la société prit le nom de Crédit foncier de France ; son fonds social fut élevé à soixante millions de francs, divisé en cent vingt mille actions de cinq cents francs chacune.

Dans les statuts modifiés en conséquence des actes susénoncés et approuvés par décret du vingt-deux mars mil huit cent cinquante-trois, il fut expliqué (article 9) qu'en dehors des vingt mille actions déjà émises, trente mille actions au capital de quinze millions seraient immédiatement souscrites, que dix mille actions au capital de cinq millions pourraient encore être émises par décision du conseil d'administration, dans le courant d'une année, et le surplus quand la société aurait atteint le chiffre de six cent millions

Digitized by Google

d'affaires, de manière à ce que le chiffre des actions émises se maintînt dans la proportion de cinq millions par chaque cent millions d'obligations.

Depuis cette époque, la loi du dix juin mil huit cent cinquante-trois et le décret du vingt-un décembre suivant ayant rendu nécessaires de nouvelle modifications aux statuts, un projet contenant ces modifications et des dispositions additionnelles fut soumis à l'assemblée générale des actionnaires et adopté par elle dans sa séance du vingt-neuf décembre mil huit cent cinquante-trois. Par la même délibération l'assemblée conféra au conseil d'administration ou à ses délégués les pouvoirs nécessaires pour consentir toutes autres modifications sur lesquelles ils seront tombés d'accord avec le gouvernement pour introduire dans la rédaction de celles adoptées les changements qui seraient exigés, et pour signer les actes destinés à consacrer les modifications définitivement arrêtées.

En vertu de ce mandat, le conseil d'administration accepta, par sa délibération du vingt-six juin mil huit rent cinquante-quatre, les bases du décret publié le six juillet suivant, qui renferme les dernières modifications apportées à l'organisation du Crédit foncier de France. Ce décret fut communiqué à l'assemblée générale. Dans sa séance du cinq août mil huit cent cinquante-quatre, l'assemblée approuva l'usage que le conseil avait fait des pouvoirs à lui conférés le vingt-neuf décembre mil huit cent cinquante-trois, et continua au conseil ou à ses délégués les mêmes pouvoirs, à l'effet d'arrêter, de concert avec le gouvernement, les modifications aux statuts qui seraient nécessitées par l'application du décret du six juillet mil huit cent cinquante-quatre. Ces modifications ont été réalisées par acte reçu par ledit Me Turquet, l'un des notaires soussignés, les vingt-cinq et vingt-six juin mil huit cent cinquante-six, approuvées par décret du vingt-huit du même mois.

Dans l'accomplissement de cette tâche, le conseil d'administration a dû se pénétrer de la pensée féconde si bien exprimée par M. le ministre des finances, dans le rapport qui précède ce décret, pensée qui répondait à celle de Sa Majesté, et qui a fait du Crédit foncier de France une grande institution dont le privilége embrasse tout le territoire de l'Empire, et lui donne une double tâche, celle de fournir à l'agriculture les fonds dont elle a besoin pour améliorer ses cultures et augmenter ses produits, et de procurer à la propriété grevée de dettes hypothécaires un adoucissement à ses charges et un moyen de libération.

C'est cette même pensée qui a inspiré la convention passée le vingt-huit avril mil huit cent cinquante huit, entre Leurs Excellences les ministres des finances, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la société du Crédit foncier de France, convention dont l'objet était de charger le Crédit foncier de France des prêts à faire pour le drainage, et qui, après l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, fut consacrée par la loi du vingt-huit mai mil huit cent cinquante-huit.

Depuis, de nouvelles modifications votées par l'assemblée générale des actionnaires ont été soumises à l'approbation du gouvernement.

Ces modifications sont relatives à l'autorisation de faire des prêts à court terme, même avec amortissement en obligations et aux autres conditions des prêts à long termes, au mode d'emploi des capitaux que la société est autorisée à recevoir en dépôt, et à la suppression de la disposition qui limitait à un million le maximum des prêts consentis à un même emprunteur.

Un décret du seize août mil huit cent cinquante-neuf ayant approuvé ces modifications, les comparants ont arrêté ainsi qu'il suit, en conformité de ce décret, les statuts qui doivent désormais régir ladite société.

TITRE Ier.

Dénomination de la société. — Son objet. — Sa durée. — Son siége.

Art. 1er. — La société prend le nom de *Crédit foncier de France.*

Elle a pour objet :

1° De prêter sur hypothèque aux propriétaires d'immeubles des sommes remboursables, soit à long terme par annuités, soit à court terme avec ou sans amortissement ;

2° De créer et de négocier des obligations foncières ou lettres de gage pour une valeur qui ne peut dépasser le montant des sommes dues par ses emprunteurs.

Elle peut appliquer, avec l'autorisation du gouvernement, tout autre système ayant pour objet de faciliter les prêts sur immeubles, l'amélioration du sol, les progrès de l'agriculture et l'extinction de la dette foncière.

La société peut traiter avec des compagnies d'assurances françaises ou étrangères pour favoriser la libération de l'emprunteur.

Art. 2. — La société est autorisée à recevoir, avec ou sans intérêts, des capitaux en dépôt.

Ces capitaux pourront être employés jusqu'à concurrence de la moitié de leur montant et pour un terme qui n'excédera pas quatre-vingt-dix jours, soit en avances, suivant des conditions délibérées en conseil d'administration sur les obligations émises par la société, ou tous autres titres qui seraient reçus à la Banque de France comme garantie d'avances, soit en achat de bons du Trésor.

Le surplus sera intégralement versé au Trésor, en compte courant, au taux d'intérêt qui sera fixé par le ministre des finances.

Les sommes que la société pourra ainsi recevoir en dépôt ne pourront dépasser le chiffre déterminé par le ministre.

Art. 3.— La durée de la société est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du trente juillet mil huit cent cinquante-deux.

Son siége et son domicile sont établis à Paris.

TITRE II.

Fonds social. — Actions. — Versements.

Art. 4. — Le fonds social est fixé à soixante millions de francs. Il est affecté à la garantie des engagements sociaux, et spécialement des obligations foncières ou lettres de gage.

Il se divise en cent vingt mille actions de cinq cents francs chacune.

Soixante mille actions sont actuellement émises.

Les soixante mille autres le seront, en tout ou en partie, sur la décision du conseil d'administration.

Le chiffre des actions émises doit être maintenu dans la proportion du vingtième au moins des obligations en circulation.

Les nouvelles actions ne peuvent être livrées au-dessous du pair.

Art. 5. — Les porteurs des actions antérieurement émises ont un droit de préférence, dans la proportion des titres par eux possédés, à la souscription au pair des actions à émettre.

Ceux d'entre eux qui n'ont pas un nombre d'actions suffisant pour en obtenir au moins une dans la nouvelle émission peuvent se réunir pour exercer leur droit.

Le conseil d'administration fixe les délais et les formes dans lesquels le bénéfice des dispositions qui précèdent peut être réclamé.

Art. 6. — Le montant des actions est payable à Paris, aux termes qui sont fixés par le conseil d'administration.

Après le versement de la moitié, il est remis au souscripteur un titre nominatif portant un numéro d'ordre, et sur lequel les paiements ultérieurs sont inscrits.

Les cinquante pour cent restant à verser sur les actions émises sont appelés, en totalité ou en partie, suivant les besoins de la société, au moyen d'annonces insérées, un mois à l'avance, dans deux des journaux de Paris désignés pour la publication légale des actes de société.

Art. 7. — Toute somme dont le paiement est retardé, porte intérêt de plein droit en faveur de la société, à raison de cinq pour cent par an, à compter du jour de l'exigibilité, sans demande en justice.

Art. 8. A défaut de versement à l'échéance, les numéros des titres en retard sont publiés dans les journaux désignés sous l'article 6. Quinze jours après cette publication, la société a le droit de faire procéder à la vente des actions à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls du retardataire.

Cette vente peut être faite en masse ou en détail, soit un même jour, soit à des époques successives, sans mise en demeure et sans aucune formalité judiciaire.

Les titres provisoires des actions ainsi vendues deviennent nuls de plein droit, et il en est délivré aux acquéreurs de nouveaux sous les mêmes numéros.

Tout titre qui ne porte pas mention régulière des versements exigibles cesse d'être négociable.

Cette condition est mentionnée sur les titres provisoires.

Les mesures autorisées par le présent article ne font pas obstacle à l'exercice simultané, par la société, des moyens ordinaires de droit.

Art. 9. — Le prix provenant de la vente, déduction faite des frais, appartient à la société, et s'impute, dans les termes de droit, sur ce qui lui est dû par l'actionnaire exproprié qui reste passible de la différence s'il y a déficit, mais qui profite de l'excédant s'il en existe.

Art. 10. — La société peut créer ses titres d'actions libérés, nominatifs ou au porteur.

Ces titres sont extraits d'un registre à souche, numérotés et revêtus de la signature du gouvernement et de celle d'un administrateur.

Ils portent le timbre de la société.

Art. 11. — Les titres nominatifs se négocient par un transfert rédigé en double original, dont l'un est signé par le cédant, et l'autre par le cessionnaire.

Ces transferts sont remis à la société, et mention en est faite au dos du titre par le gouverneur.

La société peut exiger que la signature et la capacité des parties soient certifiées par un agent de change, et, dans ce cas, elle n'est pas responsable de la validité du transfert.

Les titres au porteur se transmettent par la simple tradition.

Art. 12. — Tout actionnaire peut déposer ses titres dans la caisse sociale, et réclamer en échange un récépissé nominatif.

Le conseil d'administration détermine les conditions, le mode de délivrance, les frais de récépissé et ceux d'échange de titres.

Art. 13. — Chaque action donne droit, dans la propriété de l'actif social et dans le partage des bénéfices, à une part proportionnelle au nombre des actions émises.

Les dividendes de toute action, soit nominative, soit au porteur, sont valablement payés au porteur du titre.

Art. 14. — Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action ; au delà, tout appel de fonds est interdit.

Art. 15. — Toute action est indivisible ; la société ne reconnaît qu'un propriétaire pour une action.

Art. 16. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte de plein droit adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

Art. 17. — Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration. Ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

TITRE III.

Direction et administration de la société.

SECTION Ier. — *Du gouverneur et des sous-gouverneurs.*

Art. 18. — Conformément au décret du six juillet

Digitized by Google

mil huit cent cinquante-quatre, la direction des affaires de la société est exercée par un gouverneur.

Deux sous-gouverneurs remplissent les fonctions qui leur sont déléguées par le gouverneur et dans l'ordre de leur nomination; celle de gouverneur en cas d'absence, vacance ou maladie.

Art. 19. — Avant d'entrer en fonctions, le gouverneur doit justifier de la propriété de cent actions du Crédit foncier de France, et chacun des sous-gouverneurs, de la propriété de cent actions.

Ces actions demeurent affectées par privilége à la garantie de leur gestion.

Elles sont inaliénables pendant la durée de leurs fonctions.

Art. 20. — Le gouverneur reçoit de la société un traitement annuel de quarante mille francs. Les deux sous-gouverneurs reçoivent un traitement de vingt mille francs.

Art. 21. — Le gouverneur nomme et révoque les agents et pourvoit à l'organisation des services à Paris et dans les départements.

Il signe la correspondance, fait le recouvrement des sommes dues à la société, signe toutes quittances avec ou sans mainlevée, l'endossement et l'acquit des effets, les mandats sur le Trésor, la Banque, la Caisse des consignations et toutes autres caisses où se trouveraient déposés des deniers appartenant à la société.

Il exécute toutes les délibérations énoncées en l'article 34, et signe seul les actes qui en sont la conséquence.

Il fait tous actes conservatoires, représente la société vis-à-vis des tiers, et exerce les actions judiciaires tant en demandant qu'en défendant.

Il signe les titres d'actions et vise les obligations ou lettres de gage.

Art. 22. — Le gouverneur peut exercer par mandataires tous les pouvoirs qui lui sont délégués, pour un ou plusieurs objets déterminés.

SECTION II. — *Du conseil d'administration.*

Art. 23. — Le conseil d'administration se compose du gouverneur, des sous-gouverneurs, des administrateurs et des censeurs.

Art. 24. — Les administrateurs sont au nombre de vingt.

Ils sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; trois d'entre eux doivent être pris parmi les receveurs généraux des finances.

Ils se renouvellent par cinquième chaque année. Les membres sortant sont désignés par le sort pour les quatre premières années, et ensuite par l'ordre d'ancienneté.

Ils peuvent toujours être réélus.

Art. 25. — Les administrateurs qui font partie du conseil actuel et qui ont été nommés les uns par les statuts primitifs et par dérogation à l'article précédent, les autres par l'assemblée générale, conformément aux articles 24 et 26, sont :

MM.

Banès, ancien directeur de la compagnie du chemin de fer d'Orléans;
F. Barthelony, président de la compagnie du chemin de fer d'Orléans;
Vicomte Benoist d'Azy, ancien représentant;
Comte Xavier Branicki;
Adolphe Dailly, maître de poste de Paris;
Darblay aîné, ancien député;
Dumas, sénateur, membre de l'Institut, ancien ministre de l'agriculture et du commerce;
Firmin, ancien receveur-général des Bouches-du-Rhône;
Fontenilliat, receveur-général de la Gironde, régent de la Banque de France;
Hallig, ancien président de la chambre des notaires de Paris;
Hély-d'Oissel, ancien conseiller d'Etat;
Latimier de Clesieux, receveur-général des Côtes-du-Nord;
A. Magne, receveur-général du Loiret;
Emile Pereire, président de la Compagnie des chemins de fer du Midi;
Baron Pérignon, ancien conseiller d'Etat;
De Rainneville, ancien conseiller d'Etat;
Prince Sapiéha;
Thibault, ancien notaire à Paris;
West, ancien président de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;
Wolowski, ancien représentant, membre de l'Institut.

Art. 26. — En cas de vacance d'une place dans son sein, le conseil y pourvoit provisoirement.

L'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive.

L'administrateur ainsi nommé en remplacement d'un autre, ne demeure en fonctions que pendant le temps qui restait à courir de l'exercice de son prédécesseur.

Art. 27. — Le renouvellement du premier conseil ne commencera qu'à partir de la sixième année sociale.

Il s'opérera suivant le mode indiqué par l'article 24.

Art. 28. — Chaque administrateur doit, dans la huitaine de sa nomination, déposer dans la caisse de la société cinquante actions, qui restent inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Art. 29. — Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont l'assemblée générale fixe la valeur.

Art. 30. — Le gouverneur préside le conseil.

En cas de partage, sa voix est prépondérante.

Les sous-gouverneurs assistent aux séances du conseil avec voix délibérative.

Art. 31. — Le conseil d'administration se réunit au siége social aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois.

Art. 32. — Les noms des membres présents sont constatés en tête du procès-verbal de chaque séance.

Aucune résolution ne peut être délibérée sans le concours de neuf votants au moins.

Nul ne peut voter par procuration.

Néanmoins, le conseil peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un ou plusieurs de ses membres, par un mandat spécial, pour des objets déterminés ou pour un temps limité.

Art. 33. — Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux inscrits sur un registre tenu au siége de la société et signés par le gouverneur et un administrateur.

Les copies et extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont certifiés par le gouverneur.

Art. 34. — Le conseil délibère sur les affaires de la société autres que celles réservées exclusivement au gouverneur, notamment sur tous traités, transactions, compromis, emplois de fonds, transferts de rentes sur l'Etat ou autres valeurs, achats de créances et autres droits incorporels appartenant à ses débiteurs, cession des mêmes droits avec ou sans garantie, désistements d'hypothèque, abandons de tous droits réels ou personnels, mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires sans paiement, actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant.

Il autorise l'achat, s'il y a lieu, des biens immeubles, pour y établir le siége de la société.

Il autorise également l'acquisition par adjudication des biens immobiliers pour assurer le recouvrement des créances de la société.

Toutefois, si le prix d'adjudication dépasse dix mille francs en capital, la société ne pourra s'en rendre adjudicataire pour une somme excédant de plus du quart le montant de sa créance en principal, intérêts en retard et accessoires.

Il autorise enfin, à l'amiable ou aux enchères, la vente et l'échange des mêmes biens, pourvu qu'en cas d'échange la soulte à payer par la Compagnie n'excède pas le quart de la valeur de l'immeuble échangé.

Le conseil délibère également sur les règlements de son régime intérieur, sur les conditions générales des contrats, l'admission des demandes de prêts, la création, l'émission, l'achat et la vente des obligations de la société, les avances sur dépôt d'obligations ou lettres de gage, les emprunts à contracter avec ou sans hypothèque, les dépenses de l'administration, les traités à faire avec les compagnies d'assurances pour faciliter la libération des débitours ou tout autre système ayant le même but dans les cas prévus par l'article 2 des présents statuts, la création ou la suppression des succursales, directions ou agences dans les départements.

Il délibère aussi sur les comptes annuels à soumettre à l'assemblée générale ainsi que sur la fixation du dividende; enfin sur les propositions à faire à cette assemblée relatives à l'augmentation du fonds social, aux modifications à faire aux statuts, à la prolongation, et, s'il y a lieu, à la dissolution anticipée de la société.

Nulle délibération ne peut être exécutée, si elle n'est approuvée par le gouverneur et revêtue de sa signature.

Art. 35. — Les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leurs fonctions, aucune obligation personnelle. Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

SECTION III. — *Des censeurs.*

Art. 36. — Les censeurs sont au nombre de trois; ils sont nommés par l'assemblée générale.

Leurs fonctions durent trois années; ils se renouvellent par tiers; ils sont toujours rééligibles.

Le sort désigne les membres sortant les deux premières années.

En cas de décès ou de retraite d'un des censeurs, il est pourvu immédiatement à son remplacement provisoire par les censeurs en exercice.

Les dispositions des articles 27, 28 et 29 des présents statuts sont applicables aux censeurs comme aux administrateurs.

Art. 37. — Les censeurs sont chargés de veiller à la stricte exécution des statuts.

Ils assistent aux séances du conseil avec voix consultative.

Ils surveillent la création des obligations et leur émission.

Ils examinent les inventaires et les comptes annuels et présentent à ce sujet leurs observations à l'assemblée générale lorsqu'ils le jugent à propos.

Les livres, la comptabilité et généralement toutes les écritures doivent leur être communiqués à toute réquisition.

Ils peuvent, à quelque époque que ce soit, vérifier l'état de la caisse et le portefeuille.

Ils ont le droit, quand leur décision est prise à l'unanimité, de requérir une convocation extraordinaire de l'assemblée générale.

SECTION IV. — *De l'assemblée générale.*

Art. 38. — L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose des deux cents plus forts actionnaires, dont la liste est arrêtée par le conseil d'administration vingt jours avant la réunion ordinaire ou extraordinaire de l'assemblée.

Les actionnaires inscrits sur les registres de la société, par suite du dépôt de leurs actions effectué dans la caisse sociale trois mois avant la confection de la liste, peuvent seuls y figurer.

Le récépissé, dans ce cas, est délivré gratuitement.

En cas de concours pour l'admission sur la liste entre deux actionnaires possesseurs du même nombre d'actions, la préférence est accordée au plus anciennement inscrit.

La liste des déposants et celle des membres appelés à faire partie de l'assemblée sont tenues à la disposition de tous les actionnaires qui veulent en prendre connaissance; ces listes portent à côté du nom de chaque actionnaire le nombre des actions qu'il a déposées.

Le jour de la réunion, la seconde de ces listes est déposée sur le bureau.

(*La suite au prochain numéro.*)

Digitized by Google

FORGES.

Saint Dizier, 25 septembre :

Stagnation dans les affaires, prix maintenus sans variations.

Fonte affinage, à Saint-Dizier,	112	50	»
Fers battus, —	300	»	»
Fers laminés, franco Paris,	260	»	»
Machine n° 20, —	290	»	300

Nous apprenons que le Comté vient d'élever de 2 fr. le tarif des pointes, portant ainsi n° 18 à 46.

Les prix des moulages sont tellement bas qu'ils ne sont plus guère susceptibles de réductions. Nous donnons ci-dessous les cours des principaux articles de commerce :

Plaques et foyers,	160	165	1,000 kil.
Tuyaux de descente,	225	230	—
Tuyaux de conduite,	235	240	—
Gargouilles de trottoire,	225	230	—
Engrenages de vans,	360	370	—
Tuyères à maréchal,	225	235	—
Barreaux de grilles,	230	220	—
Boîtes de roues de 5 kil.,	240	250	—
— au-dessous,	335	350	—
Poids d'horloge au-dessus de 3 kil.,	190	200	—
— au-dessous,	200	210	—
Poulies légères,	365	370	—
Poulies fortes pour charp.,	300	310	—
Mécaniques de moulins et de batteries,	330	340	—
Poterie, chenets, poêles à fours, marmites, réchauds,	145	150	1,000 points.

Selon les usines, en gare de Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Les laminés sont toujours cotés fr. 170, 100, 210 Les prix des charbons n'ont pas subi de variations.

— Dans le bassin de Mons, la houille flénu est cotés par hectolitre de 80 kil., savoir : gailletles, fr. 2 ; gailleteries, fr. 1 90; tout-venant, fr. 1 45; fines, fr. 1 10.

Le fret est pour Paris de 75 c.; Lille, 28 c.; Reims, 68 c., par hectolitre.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Voici la liste des numéros appelés au remboursement, par suite du tirage trimestriel du 22 septembre 1859 :

OBLIGATIONS DE 500 FRANCS 4 0/0.

350	32211	44867	57787	69016
3704	32371	44959	57910	69137
5446	33507	45063	60183	69439
6671	35262	45341	60981	70063
13549	35420	45470	61552	70213
22660	35900	46203	61719	70521
22710	35015	46426	61729	70843
22728	35980	46677	62352	71223
23325	36035	46992	62395	71938
23813	36199	47216	62777	72105
23970	36225	47559	63050	72251
24108	36251	48342	63502	72437
24005	36542	49501	63566	73381
24959	37149	49553	63375	74349
26137	37182	49737	64900	74424
27525	37204	51170	65937	74620
27646	37516	51406	65082	74880
27775	38598	52358	65860	74889
27931	38682	53613	66555	75615
28254	30724	53851	66587	75067
28354	39851	54323	66794	75716
29167	39936	54859	66964	75840
30240	40727	55063	67058	75918
30581	41360	55392	67072	76204
31513	44304	55867	68407	76654
31564	44308	56260	68839	76944
77320	95028	123922	159625	185513
77359	96109	124139	159664	185583
77464	96205	124173	159908	185687
78143	96707	124214	161720	185797
78661	96815	125710	162502	185845
78918	97252	125990	162785	185978
78932	97546	126700	163550	186261
79060	07760	129120	163883	187015
79386	00316	129570	164090	187306
80009	101926	129757	164407	187326
81770	102568	130544	164012	187476
81851	102570	131831	166089	188187
84232	104488	131921	166140	188554
85057	105538	132122	167507	189180
85156	105545	132800	168986	189190
85436	105508	133200	171905	189548
85448	105583	135531	173063	189775
86115	105856	135571	173886	189842
86703	105960	136635	176834	190301
86780	106280	136845	176901	190629
86785	106586	137216	175488	190627
86807	106949	137644	175566	190734
87126	108439	138260	176152	191133
87197	108460	138683	176661	191221
87328	113426	138825	177018	191730
87348	114896	138909	177165	192630
87377	114973	146089	177376	192796
87546	115179	146419	177668	192975
87522	115416	147363	178476	194346
87691	115801	148531	178582	194432
87851	115854	149085	178829	195094
87862	116088	150353	179027	195783
88225	116811	150844	179087	195832
88493	117084	150944	179174	196044
88730	117308	151564	179405	197002
88742	118107	151666	179657	197212
88743	118653	151982	179937	197315
88765	118740	153005	183252	197686
88927	118981	153304	183798	198141
89903	119609	154226	184270	198233
90010	119992	154545	184314	198238
92514	120104	154786	184438	198343
92596	120839	156104	184500	198650
92741	120841	157835	184729	198806
92852	120848	157954	184785	199159
92890	121017	158215	184793	199279
94077	122748	158268	185151	
94877	122917	158432	185161	
95105	123004	158506	185228	
95180	123156	158756	185294	
95405	123820	158844	185456	
95754	123891	159131	185483	

OBLIGATIONS DE 100 FRANCS 4 0/0.

155	42203	126279	151385	169174
607	42607	126312	151442	169319
2096	42643	126480	151457	169463
4558	43076	128436	152334	169659
5239	43170	128863	152429	169824
5609	58960	130173	152485	169847
5718	59495	130454	152035	169934
5843	59773	133070	153610	170428
6202	59839	133808	160088	170544
6278	102473	133891	160624	170548
6297	103104	133893	160789	170088
6625	103197	133941	160838	171083
6855	103259	140070	161072	171599
10406	103660	140954	161185	181442
11280	104202	141572	162231	181518
11495	104366	141974	162261	181654
13023	110068	141998	165038	181766
13827	110731	142002	165251	182097
14041	111139	142067	165647	182567
14869	111290	142151	165722	182940
16826	111635	142236	165802	190134
17462	112206	142269	165921	193605
19080	112228	142803	167031	194055
29421	124452	151026	168801	
29987	124918	151203	168820	

OBLIGATIONS DE 500 FRANCS 3 0/0.

350	11396	15372	24108	32084
2306	11514	16757	24020	34828
2748	13341	17196	26273	30724
5058	13483	20099	28108	39402
5500	13549	20510	28332	30404
5855	13671	20762	28975	40200
8178	14624	21834	32200	40270
10906	14630	22744	32430	41239
42464	77159	02405	129065	148555
44773	78905	03167	129994	149805
44974	79296	93385	130917	151803
47102	79644	94494	131719	153721
47376	79697	96569	132450	153961
52160	80279	96860	132809	154892
53482	80876	98501	133017	155321
53692	81464	99375	133084	155363
54062	81609	100255	133403	156358
54151	81755	101459	139485	156001
54374	81857	101504	142531	157309
54600	82284	102012	144139	157674
55662	82562	102198	144201	157734
55972	82646	102221	144415	157736
56135	83254	106271	144417	161670
56143	83349	107503	144802	164732
56206	83706	107990	144942	164267
57058	83788	108496	145159	166166
57512	83798	108577	145361	166536
57617	84150	115964	145994	167193
61495	84575	117981	146709	175229
61751	85852	117902	146095	180384
68102	86380	120231	147511	181212
71537	89249	120647	147557	184257
71974	89496	123730	147614	
73151	91459	127324	147731	
73487	91483	127450	148338	
73895	92155	129005	148400	

OBLIGATIONS DE 100 FRANCS 3 0/0.

2006	121178	123321	149310	100627
41579	121610	124139	150021	190734
89453	121714	124173	180384	191133
120922	121734	124214	181212	191730
121235	123004	125719	190401	192630
121324	123298	125990	190529	

PROMESSES D'OBLIGATIONS.

1376	14355	75153	130067	170043
3403	10413	90422	138028	170089
3575	34268	100052	140012	173348
3717	42504	105434	153474	175994
4745	42812	105457	154075	177254
6782	43188	107290	154938	180370
11144	44537	107537	153817	190391
12072	62807	107823	156119	
12723	70660	109721	159258	
13648	72343	110545	170037	

OBLIGATIONS DE 1,000 FRANCS 3 0/0.

8219	34124	52862	119139
9169	51977	57628	

Le 28e tirage aura lieu le 22 décembre 1859

Les demandes d'achat au cours de la Bourse des obligations 3 et 4 0/0 sont reçues dans les départements chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 septembre 1859 sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France, rue Neuve-des-Capucines, 49, avant le 1er novembre prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

La liste officielle des numéros sortis à chaque tirage est adressée *franco*, sous bande, dans la huitaine du tirage, à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie. La demande doit être renouvelée tous les ans, au mois de janvier.

Paris, le 22 septembre 1859.

Le conseiller d'Etat, gouverneur du Crédit foncier de France,

L. FAÉMY.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1654 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 39e semaine.

Du 24 au 30 septembre 1859.

211.119 Voyageurs	538 134 34
Bagages, Marchandises, etc.	753.677 41
Total	1.291.811 75
Recettes antérieures	42.300.980 91
Total	43.592.792 66
39e semaine de 1859	1.291.811 75
Semaine correspondante de 1858	1.207.469 26
Différence	84.342 49
Recettes depuis le 1er janvier 1859	43.592.792 66
— — 1858	39.887.315 38
Différence	3.705.477 28

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.415 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.400 kil.

Du 24 au 30 septembre 1859.

119.768 Voyageurs	544.394 07
Bagages, Marchandises, etc.	781.590 73
Total	1.325.984 80
Semaine correspondante de 1858	1.221.387 87
Différence	104.596 93
Recettes depuis le 1er janvier 1859	47.585.969 39
— — 1858	42.360.002 17
Différence	5.225.967 22

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Septembre 1859.

Section de Coutras à Périgueux.

Longueur légale exploitée : 76 kilomètres.

14.478 Voyageurs	35.929 83
Bagages, Marchandises, etc.	23.350 50
Total	59.280 33
Mois correspondant de 1858	49.796 47
Différence	9.483 86
Recettes depuis le 1er janvier 1859	443.235 22
— — 1858	387.418 92
Différence	55.817 30

Ligne de Montauban à St-Christophe et Decazeville

1859. — Longueur exploitée : 171 kilomètres.

22.124 Voyageurs	50.911 20
Marchandises, etc.	91.075 93
Total	141.987 13
Mois correspondant de 1858	102.792 81
Différence	39.194 32
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	1.008.111 37

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

101.781 Voyageurs	59.924 11
Bagages, Marchandises, etc.	1.706 24
Total	61.630 35
Mois correspondant de 1858	63.854 87
Différence	2.224 52
Recettes depuis le 1er janvier 1859	467.386 35
— — 1858	451.661 62
Différence	15.724 93

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1858. — 1360 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

Voyageurs	820.362 80
Bagages et Marchandises	1.264.843 78
Total	2.085.206 58
Semaine correspondante de 1858	1.796.796 57
Différence	288.408 01
Recettes depuis le 1er janvier 1859	75.193.812 83
— — 1858	57.906.117 82
Différence	17.210.695 01

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1858. — 454 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

Voyageurs	123.278 70
Bagages et Marchandises	230.980 15
Total	354.258 85
Semaine correspondante de 1858	303.244 76
Différence	51.014 09
Recettes depuis le 1er janvier 1859	11.282.787 50
— — 1858	9.939.823 89
Différence	1.342.963 61

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1188 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

349.307 Voyageurs	586.694 27
Marchandises, etc. — Grande vitesse	76.914 30
— — Petite vitesse	402.716 97
Total	1.156.235 54
Semaine correspondante en 1858	1.054.649 79
Différence	101.585 75
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	37.101.046 05
— — 1858	32.173.632 36
Différence	4.927.413 69

NORD.

1859. Longueur exploitée : 261 kilomètres.
1858. — 209 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

183.303 Voyageurs	496.367 50
Bagages, Marchandises, etc.	792.917 52
Total	1.289.285 02
Semaine correspondante de 1858	1.200.097 55
Différence	89.187 47
Recettes depuis le 1er janvier 1859	41.595.546 52
— — 1858	40.191.472 45
Différence	1.404.074 07

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 238 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 24 au 30 septembre 1859

21.108 Voyageurs	78.515 98
Bagages et Marchandises	73.010 85
Total	151.525 83
Semaine correspondante de 1858	119.552 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.173.637 42
— — 1858	3.687.783 40

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 24 au 30 septembre 1859

CHEMIN DE FER.

53.796 Voyageurs	193.430 33
Bagages, Marchandises, etc.	256.844 42
Total	450.283 75
Canal latéral et canal du Midi	47.633 67
Total	497.917 42
39e semaine 1858. Chemin de fer	404.027 47
— — Canal	37.100 51
Total	441.127 98
Chemin de fer, différence sur 1859	46.256 28
Canal, — —	10 533 16
Total	56.789 44

Chemin et canal latéral

Recettes depuis le 1er janvier 1859	16.678.115 31
— — 1858	12.304.413 96
Différence	4.373.701 35

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Givet / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1859. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1858. — 140 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

16.845 voyageurs	29.758 62
Bagages, Marchandises, etc.	49.730 34
Total	79.488 96
Semaine correspondante de 1858	57.266 31
Différence	22.222 65
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.338.471 13
— — 1858	1.022.167 48
Différence	1.316.303 65

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 131 —

Du 24 au 30 septembre 1859

15.447 Voyageurs	32.774 70
Bagages, Marchandises, etc.	29.954 79
Total	62.729 49
Semaine correspondante de 1858	48 073 32
Différence	14.656 17
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.007.404 14
— — 1858	1.212.259 23
Différence	795.144 91

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1859.

Voyageurs	2.536 40
Bagages, Marchandises, etc.	20.786 30
Total	23.322 70
Semaine correspondante de 1858	24.033 05
Différence	710 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	906.124 05
— — 1858	692 232 95
Différence	213.891 70

Digitized by Google

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1321 —

Du 24 au 30 septembre 1859

56.119 Voyageurs.....	En florins	151.009 »
931.878 quintaux Marchandises...		259.177 »
Total.....		410.186 »
Semaine correspondante de 1858....		335.893 »
Différence.....		75.293 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		13.074.636 »
— — 1858..		11.013.527 »
Différence.....		2.061.109 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARO-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

Ligne de Trieste.

59.620 Voyageurs.....	220.806 50	
Bagages et Marchandises	662.006 72	882.813 22
Ligne Lombard-Vénitienne.		
70.924 Voyageurs.....	170.960 »	
Bagages et Marchandises	162.090 »	333.050 »
Total...		1.215.863 22
Semaine correspondante de 1858....		908.945 67
Différence.....		306.917 55
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		45.108.900 70
— — 1858..		28 189.904 93
Différence.....		16.918.995 77

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 17 au 23 septembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

18.230 Voyageurs.....		95.785 19
Bagages, Marchand. (grande vitesse)		13.293 55
— (petite vitesse)		188.768 40
Total de la semaine.....		297.847 14
Ligne de Saragosse.		
Section de Madrid à Guadalajara.		
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.		
9.623 voyageurs.....	15.598 53	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.419 86	21.190 94
Marchandises (petite vit.)	3.172 55	
Total des deux lignes réunies.....		319.038 08
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		8.098.346 24
Total.....		8.417.384 32

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 194 —

Du 10 au 10 septembre 1859.

41.420 Voyageurs.....	78.810 90
Bagages, Marchandises, etc.....	41.275 57
Recettes diverses	486 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	34.382 91
Total..	154.965 98
Recettes correspondantes de 1858...	106.219 78
Différence.....	48.746 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	5.195.092 92
— — 1858..	3.058.115 69
Différence.....	2.136.977 23

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 295 kilomètres
1858. — 291 —

Du 24 au 30 septembre 1859

41.349 Voyageurs	76.249 70
Bagages, Marchandises.....	63.200 98
Total.....	139.450 68
Semaine correspondante de 1858.....	107.253 02
Différence.....	32.197 66
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.906.650 20
— — 1858..	2.758.224 90
Différence.....	1.150.425 30

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 90 kilomètres

Du 23 au 29 septembre 1859.

18.744 Voyageurs	27.054 30
Bagages, Marchandises, etc.....	13.759 48
Total.....	40.813 78
Semaine correspondante de 1858....	31.579 57
Différence.....	9 234 21
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	1.163.638 73
— — 1858...	785.350 49
Différence.....	378.288 24

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. française

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857

Du 23 au 29 septembre 1859

3.356 Voyageurs.....	2.356 53
Marchandises	125 75
Total.....	2.472 28

HAINAUT ET FLANDRES.

Section d'Audenarde à Gand.

Longueur exploitée : 27 kilomètres.

Sept. 1859.	22.746 07	9 1ers mois 1859	144.506 89	
Sept. 1858.	19.147 71	id. 1858	135.991 14	
Différence..	3.598 36		8.515 75	

ANVERS A GAND.

Août 1859.

Voir le numéro du 10 septembre.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Août

Voir le numéro du 24 septembre.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859	0/0.
Août...	71.675 25	78.421 65	6.746 40	9 41
8 1ers mois..	651.275 12	752.713 48	101.438 36	15 57

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Août	759.574 70	695.258 70	64.316 »	9.25
8 1ers Mois	9.311.260 99	8.337.831 48	973.429 51	11.67

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en août 1859.....	58.300
Becs éclairés en août 1858.....	50.888
Augmentation août 1859.....	7.412 becs
Recettes du gaz. — Août 1859	153.519 22
Recettes du gaz. — Août 1858.....	131.855 77
Augmentation en août 1859.....	21.663 45

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er octobre 1859.....	2.184.070 31
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	182.006 54
Augmentations obtenues pendant l'année 1858.....	372.496 16
Total.....	554.502 70

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Echange des titres.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que la modification des statuts, décidée par l'assemblée du 15 décembre 1858, ayant été approuvée par décret en date du 23 juillet dernier, le capital actions de la Compagnie est réduit à 17,500,000 fr., représentés par 35,000 actions de 500 fr. chacune, *entièrement libérées.*

Cette modification entraîne l'échange des titres libérés de 250 fr. contre de nouveaux titres. Cet échange a lieu à raison de *deux actions anciennes contre une nouvelle*, savoir : *pour les titres au porteur*, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, et *pour les certificats nominatifs*, au siége social, 5, square Clary.

Les porteurs d'un nombre impair d'actions anciennes ont la faculté d'en vendre ou d'en acheter une, dans ces bureaux, au cours moyen de la bourse de la veille.

Les anciens titres ont cessé d'être admis à la négociation depuis le 16 août.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, qui devait avoir lieu le 29 septembre dernier, est remise au *jeudi 27 octobre* courant, à deux heures, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette seconde convocation, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents, et quelle que soit la portion du capital représenté.

Paris, le 5 octobre 1859.

Par ordre du conseil d'administration, *Le secrétaire*,
L. LE PROVOST.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les souscripteurs au nouvel emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émis en même temps que les actions privilégiées de la même Compagnie, sont prévenus qu'en vertu d'une décision du conseil d'administration de la Société, ils auront à effectuer le troisième versement de 70 fr. par obligation libérée de 200 fr.

Les versements seront reçus, du 15 au 25 octobre :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. de Schulthess et Cie ;

A Coire, chez MM. F. et J.-B. Bavier, et Masner et Braün ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Cie ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Cie.

L'échange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs aura lieu à partir du 15 octobre, et aux adresses ci-dessus indiquées.

Digitized by Google

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

MM. les actionnaires de la Banque générale suisse sont prévenus que l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion du 22 août 1859, a fixé à dix francs la valeur du cinquième coupon (second semestre de l'exercice 1858-1859), échéant le 1er octobre, et décidé que le paiement en sera fait, à partir du 15 novembre :

A Genève, au siége social ;

A Paris, à l'agence de la Banque, rue Taitbout, 85 ;

A Londres, à l'agence de la Banque, 2, Royal Exchange Buildings.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

NOUVEAU SYSTÈME DE CHEMINS DE FER

Découlant d'une solution simple et complète du problème des pentes. — Economie de 90 0/0 sur les frais de construction et d'exploitation. — Brochure in-8°. Prix : 2 fr. — Chez Leiber et Faraguet, libraires, rue de Seine, n° 13, à Paris.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires porteurs des actions dont les numéros suivent que, faute par eux d'avoir, dans un délai de sept jours, à partir de la publication du présent avis, opéré les versements en retard sur les dites actions, il sera procédé à la vente des titres, dans la forme indiquée par l'article 13 des statuts :

501 à 540	3717
551 à 674	3794 à 3803
680	3806 à 3855
826 à 832	3864
951 à 990	3867 à 3886
1016 à 1020	3967 à 3986
1041 à 1089	4019 à 4088
1126 à 1376	4093 à 4102
1386 à 1402	4157 à 4172
1419 à 1561	4331 à 4332
1682 à 1799	4588 à 4632
1970 à 1980	4641 à 4650
2507 à 2520	4661
2667 à 2668	4666 à 4668
2671 à 2678	4681
2683 à 2714	4917 à 4920
2719 à 2798	5011 à 5020
2834 à 2837	5026 à 5035
2848 à 2851	5081
2854 à 2857	5089 à 5100
2865 à 2875	5614 à 5653
2882	6601 à 7000
2889 à 2918	7421 à 7432
2967 à 2968	7501 à 7503
3021 à 3040	7506 à 7532
3527	7665 à 7699
3563 à 3573	7711 à 7804
3576 à 3595	7807 à 7976
3598 à 3609	7994
3641	8801 à 8900
3673 à 3675	8912 à 8915
9020 à 9041	29843 à 29844
9053 à 9059	29855 à 29914
9071 à 9075	29979
9792 à 9793	30001 à 30108
9883 à 9884	30120 à 30123
9911 à 9960	30224 à 30235
9991 à 10000	30292 à 30301
13502 à 13527	32533 à 32536
13593 à 13596	32661 à 32663
13615 à 13630	32674 à 32973
13962 13963	33000
16503	34040 à 34045
16518 à 16529	34048 à 34057
16534 à 16593	34141 à 34160
16744 à 16793	34156
17120 à 17134	34227 à 34228
17479 à 17488	34243 à 34264
19530 à 19579	34379 à 34390
19632 à 19640	34428 à 34429
19664 à 19754	34464 à 34465
19840 à 19844	34563 à 34600
19948 à 19990	34831 à 35000
21003 à 21006	35116 à 35120
21018 à 21026	35125 à 35174
21052 à 21056	35285 à 35302
21115 21116	35319 à 35328
21179 à 21183	35418 à 35447
21187 à 21189	35453
21193 à 21197	35465
21214 à 21216	35587
21292 à 21293	35671 à 35690
21350 à 21359	35937 à 35938
21966 à 21995	36001 à 36100
22015 à 22024	37151 à 37320
22046 22047	38531 à 38538
22197 à 22205	38608 à 38611
22319	38613
22424 à 22428	38616 à 38634
22438 22459	38662 à 38691
22460 à 22465	38734 à 38743
23009 à 23018	38774 à 38790
23099 à 23152	38861 à 38880
23195 à 23219	38883
23273 à 23307	38912 à 38914
23312 à 23319	38963
23330 à 23350	40811 à 40933
23428	41155 à 41156
23444 à 23450	41165 à 41166
23551 à 23575	41168 à 41169
23676 à 23730	41173 à 41174
23884 à 23908	41195 à 41251
23961 à 23964	41402 à 41416
24208 à 24211	41467 à 41484
24313 à 24322	42054 à 42093
24356 à 24405	43001 à 43067
24416 à 24423	43592 à 43593
24466 à 24490	43598 à 43602
24911 à 24960	43604 à 43610
25538 à 25543	43625 à 43654
25821 à 25840	43675 à 43676
26001 à 26350	43692 à 43699
26528 à 26537	43701 à 43708
26593 à 26595	43719 à 43728
26662 à 26663	43960 à 43974
26943	44528 à 44537
26945 à 26952	44593 à 44612
26962 à 26969	44623 à 44632
26980 26981	44683 à 44696
27301 à 27304	44717 à 44736
27400 à 27405	45107 à 45111
27441 à 27450	45135 à 45174
27539 à 27540	45195 à 45219
27543 à 27546	45654
27554 à 27579	45713 à 45737
27601 à 27700	46712 à 46721
27702 à 27708	46826 à 46905
27714 à 27721	48601 à 48615
27724	53501 à 53700
27727 à 27951	53834
27978 à 27987	53885 à 53950
28501 à 28524	58920 à 58927
28549 à 28781	63651 à 63700
28791 à 28795	63801 à 63941
28812 à 28818	68001 à 68025
28833 à 28886	68051 à 68075
28893 à 28906	68281 à 68380
28909 à 28979	68441 à 68490
28981 à 28997	
29729 à 29730	

Ce 5 octobre 1859.

CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Liste des numéros d'obligations sortis au tirage du 30 septembre 1859

Do la 1re émission, **123** obligations.

Do la 2e émission, **170** obligations.

Remboursables à partir du 1er octobre 1859, au capital de 250 fr.

Numéros de la 1re émission :

173	6396	14624	19038
288	6620	14632	20166
477	7197	14761	20289
701	7568	14898	20544
844	7950	15076	20639
972	8081	15201	20994
979	8252	15423	21362
983	8448	15620	21503
1118	8673	15769	21517
1252	8715	15950	21760
1341	9197	15964	21784
1390	9381	15998	21828
1860	9442	16122	22274
2572	9760	16528	22321
2813	10155	16641	22333
3079	10583	16751	22387
3158	11047	16976	22948
3296	11970	17300	22992
3452	12143	17526	23380
3545	12173	17695	23532
3697	12626	17827	23609
3724	12911	18000	24281
3911	13214	18310	24314
3964	13544	18496	24529
4559	13785	18848	25021
4597	13894	19210	25305
4955	14020	19654	25641
5653	14032	19700	25657
5670	14226	19840	25888
5799	14235	19875	26342
5912	14374	19891	

Numéros de la 2e émission :

701 à 710	17751 à 17760
3171 à 3180	20941 à 20950
5971 à 5980	21701 à 21710
6921 à 6930	23141 à 24150
7261 à 7270	34211 à 34220
10791 à 10800	34981 à 34990
11991 à 12000	36021 à 36030
13941 à 13950	37311 à 37320
17351 à 17360	

NOTA. — Le remboursement des obligations sorties au tirage du 30 septembre 1859 s'effectue à raison de 250 francs chacune, à partir du 1er octobre courant, au siége de l'administration, rue Taitbout, 45.

Par ordre du conseil d'administration.

Le caissier,
ESTOR.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES

LIGNE DU DANUBE

Transports de France A Ibraïla et à Bucharest.

MM. G. Czako, commissionnaire à Ibraïla, et Gubler, Vartanovicz, commissionnaires à Bucharest, se chargent de la réexpédition, à prix ferme, d'Ibraïla à Bucharest, tant par le roulage que par les bateaux à vapeur du haut Danube et par la poste, de toutes les marchandises qui sont expédiées à leur adresse par les paquebots des Messageries impériales.

La Compagnie des Messageries impériales tient à la disposition des intéressés son tarif pour les marchandises à destination d'Ibraïla, et celui des commissionnaires réexpéditeurs pour les transports entre Ibraïla et Bucharest.

Pour renseignements, s'adresser aux bureaux de la Compagnie :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

A Lyon, place des Terreaux ;

A Marseille, 1, place Royale ;

A Ibraïla, à MM. Czako et Ce, commissionnaires ;

A Bucharest, à MM. Gubler, Vartanovicz, commissionnaires.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 octobre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 2 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 2 octobre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 6 octobre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 1er octobre.

MER NOIRE et DANUBE. — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoon et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La dernière liquidation s'est faite en hausse sur la rente, et depuis le commencement du mois, le marché a conservé une tendance favorable. Jamais les capitaux n'ont été aussi abondants sur le marché. De fortes levées de titres ont eu lieu sur la rente et les chemins, et le comptant est sans cesse demandé. Cependant il s'en faut que la hausse effectuée sur la rente ait eu l'importance que semblerait devoir indiquer une pareille situation. La rente 3 0/0 s'est élevée de 69 10 à 69 90, mais elle est redescendue à 69 50 : et pour atteindre ce résultat, quelques-unes des grandes maisons ont fait des efforts extraordinaires et ont multiplié leurs achats. Il est évident que le vrai public manque encore à la Bourse pour donner aux cours de la rente un essor soutenu. La petite spéculation se tient toujours à l'écart, ou profite pour vendre des grandes opérations qui parviennent à enlever les cours. Il en sera probablement ainsi tant que le marché ne sera pas délivré des entraves qui lui ont été imposées.

Un des traits les plus caractéristiques de la spéculation depuis quelque temps, c'est le peu d'écart qui existe continuellement entre le cours du ferme et celui des primes, tant sur la rente que sur les actions On ne peut s'expliquer les offres continuelles de primes que par la timidité des spéculateurs qui entament des opérations à la hausse. Ils cherchent, il est vrai, à améliorer les cours du ferme par des achats effectués habilement; mais comme le marché, depuis la suppression de la coulisse, est devenu fort étroit et qu'ils risqueraient de ne pas pouvoir trouver de contre-parties le jour où ils chercheraient à liquider leurs opérations, ils vendent sans cesse des primes à mesure qu'ils achètent du ferme, paralysant en partie par ces offres à prime l'effet de leurs achats de ferme. Au bout du mois ils soutiennent les cours pour faire lever les primes afin de se liquider, ou s'ils sont parvenus à revendre du ferme dans les hauts cours, ils pèsent eux-mêmes sur les cours pour faire abandonner une partie de leurs primes. Avec un pareil système d'opérations, la hausse ne peut jamais faire de très-grands progrès, car elle est arrêtée par ceux-là mêmes qui semblent avoir intérêt à la développer.

Les transactions ont été assez animées sur le marché des chemins de fer ; mais la spéculation ne s'est occupée sérieusement que des deux lignes de Lyon et d'Orléans. On a levé beaucoup de titres de ces deux chemins, et surtout de Lyon, à la dernière liquidation.

On a détaché, hier, les coupons de plusieurs lignes : 30 fr. sur l'Orléans, 17 50 sur l'Ouest et 12 50 sur les Romains. Le coupon de l'Orléans a beaucoup contribué à la fermeté de cette ligne; mais il était plus faible depuis le détachement des coupons.

Les actions du Midi sont toujours lourdes, de 512 50 à 520. Les variations ont eu peu d'importance sur les autres lignes. La lutte continue entre les Lombards et les Autrichiens qui donnent lieu constamment à des arbitrages dont chacune de ces valeurs semble profiter à son tour. Un jour les Lombards prennent l'avance, et le lendemain ce sont les Autrichiens. Au reste, les variations de ces deux chemins sont limitées entre les cours de 547 50 à 560.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 29 septembre jusqu'à celle du 6 octobre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 15 à 69 85 ; elle est restée à 69 50. Elle a varié à terme de 69 10 à 69 90 ; elle est restée à 69 50.

La rente à 1/2 0/0 a fléchi de 95 50 à 95.

Les actions de la Banque de France se sont tenues sans variations à 2,825.

Le Crédit foncier a monté de 685 à 687 50.

Le Crédit mobilier a monté de 812 50 à 826 25; il est resté à 811 25.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 910 à 915; il est resté à 908 75.

L'Orléans a monté de 1,395 à 1,415 ; il a fait 1,390, coupon détaché, et il est resté à 1,377 50.

Le Nord ancien a varié de 935 à 940 ; il a fermé à 935 ; le Nord nouveau, de 830 à 825.

L'Est a monté de 675 à 680; il est resté à 675.

Le Midi a fait 520 et a rétrogradé à 512 50;

L'Ouest a varié de 590 à 595 ; et après le détachement du coupon de 17 50, de 580 572 50.

Le Genève a monté de 535 à 550; il est resté à 537 50.

Le Dauphiné a monté de 545 à 560.

Le Béziers a fait 490 et est revenu à 480.

Les Autrichiens ont monté de 552 50 à 560; ils sont restés à 547 50.

Les Lombards ont monté de 555 à 558 75; ils ont fermé à 555.

Les Romains ont fait 385, et après le détachement du coupon de 12 50, ils ont varié de 370 à 365.

Le Victor-Emmanuel a fléchi de 420 à 407 50.

Les Russes sont à peine cotés à 500.

Les Saragosse ont monté de 455 25 à 460; ils sont restés à 458 75.

Samedi. — Un mouvement très-vif de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs, mais surtout sur la rente dont on opérait la liquidation. On parlait de nombreuses levées de titres. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 69 80; elle a fait en liquidation 69 30 à 69 70, et pour fin octobre 69 50 à 69 75. Le 4 1/2 a fléchi de 50 c. à 95. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier à 687 50; le Crédit mobilier, de 817 50 à 826 25; l'Orléans, de 1,402 50 à 1,415; le Lyon, de 907 50 à 912 50; le Nord, de 937 50 à 940; l'Est, de 677 50 à 680; le Midi, de 516 25 à 520; l'Ouest, de 592 50 à 595; le Genève, de 535 à 550; le Dauphiné, de 555 à 560; les Autrichiens, de 555 à 557 50; les Lombards, de 556 25 à 557 50; les Saragosse, de 457 50 à 460. Les Russes se sont tenus à 500; les Victor-Emmanuel, à 420; les Romains, à 385.

Lundi. — Les nouvelles de Rome ont arrêté le mouvement ascensionnel. Toutes les valeurs ont même éprouvé un mouvement rétrograde, mais les cours avaient commencé à se raffermir à la clôture. La liquidation des chemins de fer s'est faite facilement. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 69 30, et à terme de 25 à 69 50. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 c. à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a fléchi de 16 25 à 810; l'Orléans, de 15 à 1,400; le Nord, de 5 à 935; l'Est, de 5 à 675; le Lyon, de 5 à 907 50; le Midi, de 5 à 515. L'Ouest s'est tenu à 595; le Genève a fléchi de 7 50 à 542 50; le Dauphiné, de 7 50 à 552 50. Les Autrichiens ont fléchi de 7 50 à 550; les Lombards, de 3 75 à 553 75; les Victor-Emmanuel, de 5 à 415. Les Saragosse se sont tenus à 457 50; les Romains, à 385.

Mardi. — Les fâcheuses impressions de la veille s'étaient effacées; toutes les valeurs étaient de nouveau demandées. Il y a eu beaucoup de levées de titres à la liquidation. La rente 3 0/0 a remonté de 35 à 69 65 au comptant, et de 25 c. à 69 75 à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 à 95 25. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier, à 687 50. Le Crédit mobilier a repris de 10 à 820; l'Orléans, de 11 25 à 1,411 25; le Nord, de 1 25 à 938 75; le Nord nouveau, de 3 75 à 828 75; l'Est, de 5 à 680; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 910; le Midi, de 2 50 à 517 50; le Dauphiné, de 7 50 à 560. L'Ouest a fléchi de 2 50 à 592 50. Les Autrichiens ont monté de 3 75 à 553 75; les Lombards de 1 25 à 555; les Saragosse, de 1 25 à 460. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 2 50 à 412 50. Les Russes se sont tenus à 500; les Romains, à 385.

Mercredi. — Le début de la Bourse était brillant, et quoique toutes les valeurs aient éprouvé plus tard une assez forte réaction, elles sont restées aux environs des cours de la veille. On a détaché trois coupons : 30 fr. sur l'Orléans, 17 50 sur l'Ouest, et 12 50 sur les Romains. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 35 à 69 75, et à terme de 69 90 à 69 80. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 25 c. à 95. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a varié de 825 à 818 75; l'Orléans, de 1,390 à 1,382 50, coupon détaché; le Nord ancien, de 937 50 à 940. Le Nord nouveau s'est tenu à 830. Le Lyon-Méditerranée a varié de 915 à 911 25. Le Midi s'est tenu à 517 50; L'Est, à 680. L'Ouest a varié de 580 à 575. Le Genève s'est tenu à 545; le Béziers, à 490; le Dauphiné, à 560. Les Autrichiens ont varié de 560 à 555; les Lombards, de 558 75 à 557 50; les Saragosse, de 462 50 à 460; les Romains, de 370 à 367 50, coupon détaché.

Jeudi. — La Bourse a été lourde et sans affaires. Toutes les valeurs sont restées un peu en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 25 c. à 69 50, et à terme de 30 c. à 69 50. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque, à 2,825. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 811 25 ; l'Orléans, de 5 à 1,377 50; le Nord ancien, de 5 à 935; le Nord nouveau, de 5 à 825; l'Est, de 5 à 675; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 908 75; le Midi, de 5 à 512 50; l'Ouest, de 2 50 à 572 50; le Genève, de 7 50 à 537 50; les Autrichiens, de 7 50 à 547 50; les Lombards, de 2 50 à 435; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 407 50 ; les Saragosse, de 1 25 à 458 75; les Romains, de 2 50 à 365.

Vendredi. — La Bourse a été agitée. Les cours, après avoir été vivement défendus, ont fermé en voie de baisse. Les chemins étaient offerts. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 50 à 69 55, et à terme de 69 65 à 69 45. Le 4 1/2 0/0 a monté de 50 c. à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a varié de 817 50 à 810; l'Orléans, de 1,375 à 1,365; le Lyon-Méditerranée, de 910 à 905; le Nord ancien, de 935 à 932 50; le Nord nouveau, de 825 à 822 50. L'Est s'est tenu à 675. Le Midi a varié de 512 50 à 511 25 ; l'Ouest, de 570 à 566 25; Le Genève s'est tenu à 540. Les Autrichiens ont varié de 550 à 547 50; les Lombards, de 553 75 à 552 50; le Victor-Emmanuel, de 407 50 à 408 75. Les Saragosse ont fait 457 50.

F. Gremaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeurs nominales	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	120.000	500	»	25 »»	janv. juil.	245 »»
Banque de l'Algérie .... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	650 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.500	1/7500	»	25 »»	janv. juill.	400 »»
Comptoir V.C. Bonnard et Ce	C	8.000	100	»	5 »»	février	48 25
Générale .. *Assurances maritimes*	A	400	22 500	7500	3654 »»	avril	149 0/0 b.
Sécurité	A	500	5.000	75	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril	20 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février	0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	342 »»	mars	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	31 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	335 »»	février	14 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril	730 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 70 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	650 »»	mars	250 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	61 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 »»	avril	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	4/5	290 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril	96 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril	80 0/0 b.
Aigle	A	400	5.000	3000	200 »»	avril	25 0/0 b.
Paternelle	A	2.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2075 »»	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	302 »»	t. les 4 ans	20 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	450	15 »»	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	pair
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »»	janv. juill.	865 25
— act. de jouissance	A	»	1/24000	»	33	juil.	450 »»
Omnibus de Lyon	C	70.000	100	10	Néant	....	43 75
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	40 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	18 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»» »»
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	40 »»
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1225 »»
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	»	0 30	1er juin ...	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	600 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	112 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	985 »»
3 canaux, act. de capital	A	19 000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1145 »»
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11 350	1.000	»	60 »»	....	705 »»
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	»» »»	....	»» »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		100	....	»» »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»» »»
Ports de Marseille .. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	150 »»
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	20 »»	janv. juill.	»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»» »»
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	14.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	60.000	500		30 »»	janv. juill.	585 »»
Ce cent. de transp. et nav	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »»
Ce générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	480 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	250 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	190 »»
Armements Barbey et Ce	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»» »»
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	300 »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup Sud	Civ.	2.800	1.000	»	35 »»	avril	460 »»
Montieux-Saint-Etienne	Civ.	2.800	500	»	»» »»	....	»» »»
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»» »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	410 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	138 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	150 »»
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	143 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	248 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	695 »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	765 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	140 »»
Carmaux	C	116.000	170	»	6 75	mai, novem	95 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	410 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	36 »»	....	265 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	»	Néant	....	»» »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	66.000	25	»	1.5 0/0	mars, sept.	16 »»
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	15 »»

DÉNOMINATION.	Anciens ou nouveaux	Nombre de parts ou actions	Valeurs nominales	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Tenès (cuivre) .... *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	210 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	465 »»
Vieille-Montagne zinc	A	50.000	80	»	25 »»	mai, nov.	301 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	950 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	10.000	375	»	5 »»	octobre ...	250 »»
— non priv.	A	10.000	375	»	Néant	octobre ...	60 »»
Corphalie zinc	A	3.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	550 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	16 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. jl.	»» »»
Silésie zinc	A	30.000	375	»	18 75	mai, nov.	160 »»
Terre-Noire .... *Hts-Fx et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»» »»	....	690 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	2110 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	35 »»	juin déc.	425 »»
Creusot (Saône-et-Loire)	C	23.000	500	»	70 »»	juin déc.	737 50
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1000 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	505 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/7500	»	25 »»	....	205 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	340 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov.	412 50
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	10.000	500		15 »»	mai, novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000		60 »»	....	650 »»
Firminy		»	250	»	»» »»	....	150 »»
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	290 »»
Monceau-s.-Sambre (Belg)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	690 »»
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre	1400 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	140 »»
J.-F. Cail et Ce .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 »»	sept. mars	985 »»
Caronte	C	75.000	100	10	Néant	....	35 »»
Chamerey	C	4.000	500	»	»»	juin, déc.	706 »»
Bandulet	C	2.500	250	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	6 50	....	»» »»
Cité impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	200 »»
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juill.	100 »»
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	181 25
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	815 »»
Union des Gaz	C	24.000	250	»	»» »	janvier ..	70 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril, oct.	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	330 »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	27 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	30 »»
Amiens	C	1.200	500	»	25 »»	janv. juill.	460 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	130 »»	....	1000 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2145 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1519 »»
Wazemmes	C	2.100	410	»	12 50	1er octobre	175
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Ce centrale, Lebon (3 villes)	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»» »»
Maberly (Amiens) .... *Filatures*	A	8.000	500	»	43 »»	août	555 »»
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »»	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril ..	450 »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	46 »	janv. juill.	»» »»
Droit	C	100	2.500	»	000 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	»» »»	....	»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	105 »
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	39 10	septembre	490 »
Aix-la-Chapelle. Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	60 »
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	6.000	500	»	35 20	mars sept.	»» »
Richer et Ce Vidanges	C	20.000	500	»	20	....	100 »
Caoutchouc souple	C	50.000	100	»	12 »»	31 mars ...	»» »
Chollet et Ce	C	40.000	100	»	Néant	....	10 »
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	205 »
2 Cirques (L. Dejean et Ce)	C	8.750	200	»	15 »»	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»» »
Ce imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »»	....	»» »
Ports de Marseille	500	30.000	500	15	30 »»	janv. juillet	495 »
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 »»	avril octob.	505 »
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1125 »
— nouvelles	»	13.400	1.250	75	50 »»	février août	990 »
Carmaux Charbonnages	270	3.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»» »
Télégraphe méditerranéen	400	12.500	425	25	7 50	mars sept	»» »
Vieille-Montagne	»	13.000	500	10	25 »»	janv. juillet	445 »
Aveyron Decazeville 1855-57	500	6.000	650	50	30 »»	janv. juillet	475 »
Compagnie des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	285 »
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	242 50
Horme anc	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc	460 »
— nouv	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	270 »
J.-F. Cail et Ce	60	8.000	130	11	30 »»	janv. juill.	965 »
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv juill	512 50
Gaz de Paris	410	23.500	500	45	25 »»	janv. juillet	445 »
Union des gaz	220	23.775	250	25	15 »»	janv. juillet	»» »
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	45	50 »»	janv. juillet	1005 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 1er AU 7 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1 Compt.	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Compt.	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Compt.	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Compt.	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Compt.	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Compt.	Vendredi 7 Terme
1173	3020	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858.	avril 1859	Orléans	1110 »»	1415 »»	1400 »»	1100 »»	1412 50	1411 25	1390 »»	1392 50	1375 »»	1377 50	1367 50	1365 »»
919	1545	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858.	juillet 1859	Nord ancien	935 »»	940 »»	935 »»	935 »»	940 »»	938 75	940 »»	940 »»	932 50	935 »»	935 »»	932 50
»	»	»	125 000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	825 »»	...	820 »»	825 »»	827 50	824 75	825 »»	830 »»	822 50	825 »»	825 »»	822 50
1018	1930	99	500 000	500	»	40 46 pour 1858.	mai 1859	Est	680 »»	680 »»	675 »»	675 »»	...	680 »»	680 »»	680 »»	675 »»	675 »»	675 »»	675 »»
1963	3928	»	[illegible]	500	»	49 50 pour 1858.	mai 1859	Paris-Méditerranée	912 50	913 75	912 50	907 50	910 »»	910 »»	911 25	911 25	907 50	908 75	905 »»	905 »»
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Midi	520 »»	520 »»	515 »»	515 »»	515 »»	517 50	515 »»	517 50	512 50	512 50	512 50	511 25
1188	2014	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858.	avril 1859	Ouest	567 50	565 »»	568 75	566 »»	561 25	562 50	572 50	575 »»	570 »»	572 50	565 »»	566 25
220	214	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	540 »»	541 25	537 50	542 50	...	...	545 »»	545 »»	537 50	...	540 »»	...
52	52	99	36.000	500	»	...	octobre 1857	Graissessac à Béziers	...	...	175 »»	180 »»	180 »»	...	180 »»	180 »»	180 »»	180 »»	...	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	525 »»	...	551 50	...	550 »»	560 »»	560 »»	560 »»	560 »»	565 »»	...	...
154	420	99	42 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	440 »»	...	440 »»	...	410 »»	...	...	...	...	...	440 »»	...
»		»	84 000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	...	...	...	...	475 »»	475 »»	475 »»	...	...	475 »»	...	...
33		99	10 000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bessèges à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858.	juillet 1859	Chemins autrichiens	555 »»	558 75	552 50	550 »»	552 50	553 75	555 »»	555 »»	555 »»	547 50	546 25	547 50
»	85	99	»	500	50	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	420 »»	...	420 »»	420 »»	415 »»	412 50	...	410 »»	407 50	411 »»	407 50	408 75
»	4102	95	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1859	Russes	500 »»	...	...	...	500 »»	...	500 »»	...	500 »»	500 »»	...	...
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	...	»	305 »»	»	305 »»	»	...	»	...	»	305 »»	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	435 »»	»	...	»	...	»	...	»	...	»
162	170	»	57.385	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	»	»
482	815	99	240 000	500	100	0 0/0	juillet 1859	Saragosse	460 »»	458 75	460 »»	458 75	457 50	460 »»	460 »»	460 »»	457 50	458 75	457 50	457 50
1300	3113	99	312.500	500	350	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	557 50	559 75	555 »»	557 50	555 »»	555 »»	557 50	555 »»	555 »»	555 »»	558 75	558 50
»	619	99	170 000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	395 »»	...	395 »»	...	390 »»	...	387 50	...	387 50	...	385 »»	...
14	14	99	7.933	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	»	»	»	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Jérez	...	...	...	...	...	»	...	...	...	537 50	...	»
»	»	99	36.000	500	...	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	1	3	4	5	6	7
1848	5.000	1881	»	»	1.250	décembre.	50 »»	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1843-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	St-Germain (nouvelles)	...	...	»	»	...	»
1844	2 775	1894	1160	»	1.250	mars.	50 »»	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8 000	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 »»	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1909	750	»	1.250	décembre.	50 »»	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	925	900	...	900	...
1843	6.400	1903	»	»	1.250	mars.	50 »»	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1850	30 000	1883	»	»	1.250	»	50 »»	D°.	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	2.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »»	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »»	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.596	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »»	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	...	985	985	...	...	985
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 »»	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	930	...	...	940
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »»	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1005	...	1005	1005	1005	...
1847-1854	26.750	1898	divers.	»	1.250	novembre.	50 »»	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	925	...	...	925	...	...
1852	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 »»	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	470	...	...	...	...	...
1854	102.614	1972	»	»	625	décembre.	25 »»	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »»	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	...	502 50	500	...	500	500
1852	268.928	1952	divers	»	650	avril.	25 »»	juin, décembre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	495	495	495	490	490	490
»	5.804	1905	»	»	500	juillet.	20 »»	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1945	500	»	400	»	15 »»	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »»	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17 418	1941	500	»	562	mai.	10 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1851	131.097	1953	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Grand-Central (anciennes)	290	290	...	...	290	290
1856	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	D° (nouvelles)	288 75	...	288 75	286 75	288 75	287 50
1852	63 643	1952	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	...	...	290	...	290	290
1855	361.900	1954	divers.	»	500	avril.	15 »»	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	300	...	300	...	300	...
1852-1857	1102.000	1954	divers	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75
1851-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 »»	D°.	Nord	298 25	297 50	297 50	297 50	297 50	298 »»
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	15 »»	D°.	Lyon à Genève (anciennes) ...... gar.	290	288 75	290	...	...	288
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »»	D°.	D° (nouvelles)	287 50	287 50	287 50	...	...	287 50
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »»	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	295	295	295	...	295	295
»	1.250 000	1951	divers.	»	500	avril	15 »»	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 ...... gar.	287 50	290	290	290	288 75	287 50
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 »»	D°.	Bourbonnais	290	290	290	290	290	...
»	249 788	1957	285	»	500	juin	15 »»	D°.	Midi .... gar.	...	287 50	287 50	288 75	290	288 75
»	22.610	1956	280	»	500	»	15 »»	avril, octobre.	Bessèges à Alais	...	...	...	...	272 50	272 50
1857	388.587	1949	270	»	500	mai.	15 »»	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	288 75	288 75	290	290	288 75	288 75
»	26 277	1955	»	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Ardennes	285	283 75	285	285	287 50	286 25
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 »»	D°.	Dauphiné .... gar.	283 75	283 75	286	285	286 25	286 25
1858	600 000	1958	»	»	500	»	15 »»	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50	287 50
»	503.000	1946	275	»	500	»	15 »»	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	261 25	260	261 25	261 25	261 25	261 25
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	253 50	253 50	251 75	253 75	255	255
1858	»»	1951	250	»	500	»	15 »»	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	240	240	240	240	240	240
1858	100 000	19.3	»	»	500	avril	15 »»	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	252 50	252 50	253 75	255	255	257 50
1859	24.578	1957	200	»	500	»	15 »»	D°.	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...
1859	»	1908	»	»	500	»	15 »»	D°.	Séville à Jérez	...	»	237 50	242 50	240	242 50
»	109.500	1917	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120	120	120	120	120	...

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 1 Comptant	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1859	69 65	69 75	69 30	69 50	69 65	69 75	69 75	69 90	69 50	69 50	69 55	69 45
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 10	.. ..	69 70	.. ..	70 ..	70 15	70 10	70 20	69 60	69 90	69 80	69 85
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1859	95 25	.. ..	95 30	.. ..	95 25	95 25	95 50	95 25	95 ..	.. ..	95 50	.. ..
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2825 ..	»	2825 ..	»	2825 ..	»	2825 ..	»	2825 ..	»	2825	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 ..	»	640 ..	...	640 ..	»	640 ..	»	640 ..	»	640 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	687 50	...	...	...	687 50	...	...	...	687 50	...	687 50	...
— Oblig. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	470 ..	»	470 ..	»	470 ..	»	470 ..	»	467 50	»	467 50	»
— Oblig. 500 fr., 3 0/0 d° d°	...	»	...	»	445 ..	»	430 ..	»	450 ..	»	450 ..	»
— 10e d'Oblig. 4 0/0 d° d°	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Oblig. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	...	»	160 ..	»	160 ..	»	160 ..	»	160 ..	»	...	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	822 50	826 25	810 ..	810 ..	823 75	820 ..	822 50	818 75	812 50	811 25	807 50	810 ..
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	...	»	1125 ..	»	...	»	1125 ..	»	1125 ..	»	...	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	460 ..	»	460 ..	»	462 50	»	461 25	»	461 75	»	463 75	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	218 75	»	220 ..	»	220 ..	»	220 ..	...	220 ..	»	221 25	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	95 6/8	»	95 6/8	»	95 6/8	»	95 7/8	»	95 7/8	»	95 6/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	.. »/»	»	.. »/»	»	.. »/»	»	.. »/»	»	.. »/»	»	.. »/»	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	86 ..	»	85 75	»	85 50	»	85 50	»	85 50	»	85 ..	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	54 50	»	54 75	»	.. ..	»	.. ..	»	54 75	»	54 75	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	84 »/»	»	84 »/»	»	84 »/»	»	81 »/»	»	81 »/»	»	84 »/»	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 »/»	»	86 »/»	»	86 »/»	»	86 »/»	»	87 »/»	»	86 1/2	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	.. »/»	.. »/»	34 3/8	.. »/»	.. »/»	.. »/»	34 1/2	34 3/8	.. »/»	.. »/»	.. »/»	.. »/»
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	46 1/2	»	46 1/2	»	.. »/»	»	45 »/»	»	.. »/»	»	46 »/»	»
D° D° 1851, jouissance juillet 1859	44 1/4	44 1/8	44 1/2	.. »/»	44 1/2	.. »/»	45 »/»	44 3/4	44 1/8	.. »/»	44 7/8	.. »/»
D° intérieur, jouissance juillet 1859	44 1/8	.. »/»	44 1/8	44 1/4	44 1/8	44 1/4	44 1/8	.. »/»	44 »/»	44 »/»	.. »/»	43 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	...	»	110 ..	»	109 ..	»	110 ..	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 998 — 18e ANNÉE — N° 43 — SAMEDI 29 OCTOBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

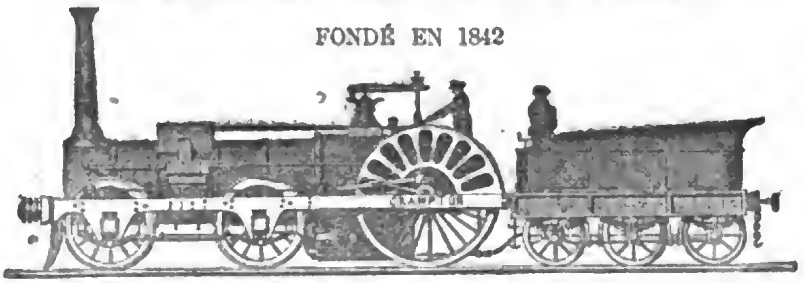
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements.... 12 » —
Étranger..... 12 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale du 25 octobre 1859 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *lundi* 28 *novembre* 1859, à huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99 ;

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz ;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital social.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

Aux termes de l'art. 29 des statuts, cette nouvelle assemblée sera appelée à délibérer valablement, quel que soit le nombre des actions représentées.

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée seront valables pour la seconde.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Nous prions instamment ceux de nos abonnés qui nous demandent des renseignements, de joindre à leur lettre une bande du journal.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 873.— Actes officiels, 874. — Les chemins de fer et l'opinion publique, 874. — Les chemins de fer anglais, 875. — Impôts et revenus indirects, 876. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 876.— Chronique des chemins de fer, 877.— Société anonyme du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse, 877. — Chemins de fer du Dauphiné, 878. — Nominations, 878. — Banque d'Angleterre, 878. — Avis aux actionnaires, 878.— Bulletin des recettes de la semaine, 879.— Jurisprudence, 880. — Société des ingénieurs civils, 880.— Forges, 882.— Recettes, 883-884. — Annonces, 884-885.— Chronique de la Bourse, 886.— Tableau des valeurs industrielles, 887.— Bourse, 888.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Un événement politique et un événement financier ont marqué la semaine qui vient de s'écouler.

L'événement politique, c'est la signature à Zurich du traité de paix entre la France et l'Autriche.

L'événement financier, c'est le décret qui institue les assesseurs, sous le nom de commis principaux, et la décision par laquelle la chambre syndicale des agents de change réduit le courtage des agents de change de 1/4 à 1/8, et supprime la liquidation de quinzaine.

Aux termes de l'art. 2 du décret impérial, les attributions des assesseurs doivent être fixées par un règlement de la chambre syndicale.

Jusqu'à ce que ce règlement, qui est à l'étude, soit définitivement arrêté, il est impossible de savoir si l'institution des assesseurs remplira, à un degré quelconque, la lacune laissée par la suppression de la coulisse. Nous sommes donc forcés d'attendre

Digitized by Google

la publication de ce règlement pour apprécier l'influence que la nouvelle organisation peut exercer sur le marché des fonds publics.

Nous croyons cependant que cette influence sera, dans tous les cas, très-minime, si le droit d'entrée à la Bourse est maintenu. Ce qui manque au marché, c'est le public. Nous en avons bien la preuve dans ce qui se passe. La lourdeur des fonds publics oppose un obstacle pour ainsi dire matériel aux tendances de bausse, parce que le personnel des acheteurs et des vendeurs ne se renouvelle pas, et que c'est toujours le même petit groupe d'individus qui revend et qui rachète la même quantité de rentes. Dans cette situation, les cours s'usent d'eux-mêmes, et la moindre hausse est suivie d'une période de stagnation qui aboutit fatalement à une réaction en baisse,

C'est ainsi que, malgré les circonstances évidemment favorables où sont entrées les affaires publiques, la rente n'a pu toucher qu'un moment le cours de 70 fr. pour retomber presque aussitôt à 69 50.

La liquidation du 15 octobre a été la dernière des liquidations de quinzaine. La première avait eu lieu à la Bourse de Paris le 15 juin 1844.

La suppression de la double liquidation, qui réduit la spéculation sur certaines valeurs, paraît avoir exercé une influence défavorable sur les actions du Crédit mobilier ; il se vendait beaucoup de primes sur cette valeur ; or, on ne pourra plus vendre de primes qu'une fois par mois au lieu de deux, et le marché des primes sur le Mobilier se trouve par là sensiblement restreint.

Les recettes des chemins de fer continuent d'être très-brillantes ; le Lyon et l'Orléans se sont maintenus dans les hauts cours, soutenus par les demandes continuelles du comptant.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 80, ferme à 69 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 25, ferme à 95 fr.

L'emprunt est coté 69 90.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	37.77 0/0
Dauphiné	29.23 0/0
Ouest suisse	28.»» 0/0
Victor-Emmanuel	24.78 0/0
Midi	21.38 0/0
Est	21.24 0/0
Orléans	19.74 0/0
Ouest	19.48 0/0
Ardennes	17.09 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	11.40 0/0
Saragosse	9.14 0/0
Nord	4 88 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.71 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Besèges a Alais	1.48 0/0
Autrichiens	4.69 0/0
Union Suisse	9.80 0/0

J.-G. Bondot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	14 octobre	21 octobre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 50	69 45	»» »»	» 05
Banque de France	2825 »»	2825 »	»» »»	»» »»
Consolidés	96 »/»	96 »/»	»» »/»	» »/»
Crédit foncier	690 »»	690 »»	» »»	»» »»
Crédit mobilier	790 »»	775 »»	»» »»	15 »»
Comptoir d'Esc[te]	660 »»	660 »»	» »»	» »»
Orléans	1362 50	1367 50	» »»	» »»
Nord	927 50	935 »»	7 50	» »»
Nord nouveau	820 »»	825 »»	5 »»	» »»
Est	675 »»	676 25	1 25	» »»
Paris-Méditerran[e]	905 »»	906 25	1 25	» »»
Midi	507 50	510 »»	2 50	» »»
Ouest	560 »»	570 »»	10 »»	» »»
Genève	530 »»	530 »»	» »»	» »»
Dauphiné	555 »»	552 50	» »»	2 50
Graissessac-Béziers	170 »»	170 »»	» »»	»» »»
Ardennes ancien.	460 »»	460 »»	»» »»	» »»
Ardennes nouveau	482 50	487 50	5 »»	» »»
Ch. Autrichiens	546 25	545 »»	» »»	1 25
Victor-Emmanuel	410 »»	415 »»	5 »»	»» »»
Russes	473 75	476 25	2 50	»» »»
Romains	365 »»	360 »»	» »»	5 »»
Sud-Autrich.-Lombards	552 50	551 25	» »»	1 25
Saragosse	455 »»	452 50	» »»	2 50

Voici le décret impérial qui institue les commis principaux d'agents de change :

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1[er]. Les agents de change près la Bourse de Paris sont autorisés à s'adjoindre un ou deux commis principaux.

Art. 2. Ces commis ne pourront faire aucune opération pour leur compte ; ils agiront au nom des agents de change et sous leur responsabilité. Ils seront soumis à un règlement délibéré par la chambre syndicale.

Art. 3. Il est interdit aux agents de change et aux commis principaux de vendre ou céder les fonctions de commis principal moyennant un prix ou redevance quelconque.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 13 octobre 1859.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

P. Magne.

A la suite de ce décret, le *Moniteur* a publié la note suivante :

La chambre syndicale des agents de change de Paris; en annonçant à M. le ministre des finances qu'elle préparait le règlement dont il est question dans l'art. 2 du décret publié ci-dessus, lui a fait savoir :

Qu'à l'avenir (sauf quelques cas rares spécialement réservés en raison de leur caractère judiciaire ou contentieux), le courtage perçu par les agents de change sera réduit de 1/4 à 1/8 1/0 pour la négociation de toutes les valeurs indistinctement ;

Que le minimum des bordereaux, qui était de 1 fr. 50, sera réduit à 1 fr.

Que pour les opérations à terme sur les rentes françaises, le courtage sera abaissé de 25 à 20 fr. pour 1,500 fr. de rente 3 0/0 et 2,250 fr. de rente 4 1/2 0/0, et ainsi de suite dans la même proportion ;

Que la liquidation de quinzaine est supprimée.

LES CHEMINS DE FER ET L'OPINION PUBLIQUE.

Ce n'est pas sans motifs que nous demandions il y a quelque temps aux administrations des Compagnies de chemins de fer de publier certains renseignements jugés indispensables pour se rendre un compte exact de la situation de chacune d'elles.

Nous avons chaque jour la preuve que le public se préoccupe vivement de l'obscurité qui règne dans quelques parties du pacte où il est partie, surtout depuis que les nouvelles conventions ont si profondément modifié une situation qui demandait déjà des éclaircissements.

Un de nos abonnés, relevant un compte dressé par un journal financier pour établir le dividende probable de la Compagnie de l'Est en 1859, fait les observations suivantes qui prouvent que la question ne lui est pas plus étrangère qu'à beaucoup d'hommes dits spéciaux :

« Le journal en question, dit-il, a groupé des chiffres desquels il résulterait que dans une hypothèse le dividende s'élèverait à 37 francs 40 cent. par action, et dans une autre, à 34 fr. 40 c. seulement. Je crains que ces deux données ne soient erronées et voici pourquoi : les calculs dont il s'agit sont basés sur les recettes des quatre premiers mois de l'année seulement, en sorte que si la base n'est pas exacte, elle doit réagir d'autant plus sur les huit derniers mois.

Digitized by Google

» Ensuite on a fait figurer aux charges un article de 242,184 fr., dont l'emploi n'est pas énoncé, mais qui paraît avoir déjà figuré au compte de 1858, sous le titre de : *Réserves pour réclamations non liquidées dans les gares et stations.* Il semble évident que si un article de même nature doit figurer aux comptes de 1859, au moins ne doit-il être porté aujourd'hui que pour mémoire.

» Hypothèse pour hypothèse, ajoute notre correspondant, j'ai pensé à établir les probabilités du dividende 1859 en prenant pour bases les recettes effectuées jusqu'au 30 septembre dernier.

» Voici la méthode que j'ai suivie :

Au 30 septembre 1858, les recettes s'élevaient à.....	39,887,000
Au 31 décembre 1858, pour l'année entière, à.....	54,208,000
Les trois derniers mois de 1858 ont donc produit.....	14,321,000
Au 30 septembre 1859, le montant des recettes était de..	43,593,000

» De ces chiffres, je tire l'équation suivante :

$$43{,}593{,}000 \times 14{,}321{,}000 = \frac{624{,}205{,}353{,}000}{39{,}887{,}000} = 15{,}652{,}000$$

J'ai donc pour les neuf premiers mois	43,593,000
Pour les trois derniers....	15,652,000
Soit pour la recette brute de l'année entière.....	59,245,000

» C'est un excédant de 5,037,000 sur 1858, excédant que j'attribue tout entier au nouveau réseau, et il me semble que cette augmentation de 41 fr. 75 c. 0/0 est une large part.

En 1858, le nouveau réseau a produit..... ...	12,064,000
Ajoutant l'augmentation ci-dessus de 41.75 0/0.....	5,037,000
Le produit total du nouveau réseau serait de.....	17,101,000

» Ces bases adoptées, il est facile d'arriver à la conclusion, c'est-à-dire à l'établissement du dividende.

Recettes brutes de 1859 pour les deux réseaux.....	59,245,000
A déduire la recette brute du nouveau réseau.....	17,101,000
Reste pour la recette brute de l'ancien réseau.....	42,144,000
Recettes diverses comme en 1858.....	229,762
	42,373,762
A déduire les subventions comme en 1858.....	1,168,494
Recette effective....	41,205,268
Frais d'exploitation, 43 fr. 85 0/0, comme en 1858.....	18,068,510
	23,136,758
A déduire :	
Premier dividende..... 9,979,040	
Intérêts et amortissement... 2,149,508	
Caisse de retraite..... 44,265	12,172,813
	10,963,945
Prélèvement fait de la réserve de 5 0/0.....	548,197
Reste à partager.....	10,415,748

Soit, 20 fr. 83 par action, et pour les deux dividendes, 40 fr. 83. »

Nous avons pensé qu'il convenait de publier textuellement les chiffres qui nous sont adressés par notre abonné. Ils sont une nouvelle preuve de l'attention intelligente avec laquelle les intéressés suivent toutes les publications qui sont de nature à porter la lumière dans tous les détails de la situation financière des chemins de fer.

Nous n'ajouterons que deux observations.

D'abord en ce qui concerne les 242,184 f., représentant, sans aucun doute, comme le pense notre correspondant, les *réserves pour réclamations non liquidées dans les gares et stations*, il est certain qu'une charge de cette nature figurera aux prochains comptes, les taxes et détaxes ne pouvant être régulièrement liquidées au moment où ces comptes sont dressés.

Cette charge sera-t-elle aussi élevée, le sera-t-elle moins? C'est ce qu'il ne nous est pas permis de préjuger. Mais en présence de cette hypothèse il est naturel de porter en ligne de compte le chiffre qui y figurait l'an dernier.

En second lieu, si nous admettons avec notre correspondant que l'excédant total des recettes de 1859 peut appartenir au nouveau réseau, il est logique d'admettre aussi que le produit de l'ancien réseau ne devant pas être moindre en 1859 qu'en 1858, le dividende 1859 devrait être égal à celui de l'année dernière.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait non-seulement que le nouveau réseau absorbât à lui seul tout l'excédant des recettes, mais encore qu'il enlevât à l'ancien réseau une portion notable de son trafic.

Quoi qu'il en soit, il est certain que la distinction des recettes des deux réseaux dans les bulletins hebdomadaires pourrait seule donner satisfaction entière aux intérêts engagés. C'est, ainsi que nous le disions en commençant, l'absence de renseignements officiels à cet égard, comme sur plusieurs autres objets, qui donne lieu à des hypothèses qui sont de nature à alarmer les porteurs de titres, et il suffirait de publier la distinction des deux recettes pour réduire à néant les suppositions mal fondées.

J.-G. Bordot.

LES CHEMINS DE FER ANGLAIS.

Nous empruntons au rapport officiel du capitaine Douglas Galton sur les chemins de fer anglais en 1858 les données ci-après, qui nous paraissent devoir intéresser le monde financier :

Ont été présentés au parlement :

113 bills de chemins de fer embrassant une étendue de 698 milles anglais (737 kilomètres environ) ;

Ont été adoptés 73 bills concédant une longueur de 328 milles (347 kilomètres).

La longueur totale des lignes concédées était, au 31 décembre 1858, de 15,659 milles (près de 16,000 kilomètres). Sur ces 15,659 milles, 4,543 milles (4,820 kilomètres) sont encore à achever ; les projets ont été abandonnés pour 1,610 milles (1,700 kilomètres).

La longueur des chemins de fer anglais exploitée à cette époque était de 9,506 milles (10,075 kilomètres), dont 6,976 (7,395 kil.) en Angleterre ; 1,342 (1,420 kil.) en Ecosse, et 1,188 (1,260 kil.) en Irlande

Le capital que les Compagnies anciennes et nouvelles ont été autorisées, en 1858, à demander au public, s'est élevé à 6,834,705 l. (170,867,625 fr.) ; c'est 3,501,708 livres de moins (87,542,700 fr.) qu'en 1857, et 1,050,279 livres (26,256,975 fr.) de plus qu'en 1856.

L'ensemble du capital autorisé pour l'industrie des chemins de fer dans les douze dernières années, soit de 1847 à 1858, a été de 132,525,222 liv. st. (3,313,130,550 fr.), tandis que l'année 1846 avait employé à elle seule 132,617,368 liv. st. (3,315,434,100 fr.) pour le même objet.

Le compte général du capital autorisé des chemins de fer anglais en actions et obligations avait atteint, le 31 décembre 1858, la somme énorme de 392,682,755 liv. sterling (9,817,068,875 fr.), sur laquelle somme 67,307,248 liv. sterling (1,682,681,200 fr.) étaient encore à réaliser.

Le capital réalisé de 8,134,387,675 fr. est représenté.

Pour 2,042,079,475 fr. par des obligations ;

Pour 1,546,363,675 fr. par des actions de préférence ;

Et pour 4,545,944,525 fr., par des actions ordinaires :

C'est pour les obligations	25.27 0/0
Pour les actions de préférence.	21.18 0/0
Pour les actions ordinaires...	53.55 0/0

Les dépenses effectuées au 31 décembre 1858 donnent une moyenne de 34,342 liv. st. (858,550 fr.) par mille anglais (806,000 fr. environ par kilomètre).

Cette moyenne, relativement très-élevée, n'est due, dit le rapport officiel, qu'aux constructions fort coûteuses des vingt premières années ; en effet, si l'on fait à part le compte des lignes concédées et ouvertes depuis 1848, la moyenne descend à 12,600 livres sterling (315,000 fr.) en Angleterre, à 8,700 livres (217,500 fr.) en Ecosse, à 6,600 livres (165,000 fr.) en Irlande, et pour le Royaume-Uni en général, à 10,500 liv. st. (262,500 fr.) par mille anglais.

La circulation sur les chemins de fer anglais en 1858 a été inférieure à celle de 1857, c'est-à-dire qu'elle n'a pas progressé en pro-

Digitized by Google

portion de l'accroissement du réseau exploité. Les recettes totales ont été de 20,253,543 liv. sterling en Angleterre, de 2,343,682 en Ecosse, de 1,172,999 en Irlande, soit ensemble de 23,769,524 liv. st. (594,238,100 fr.), contre 24,174,610 liv. st. (604,365,250 fr.) en 1857.

La recette par mille anglais, qui est en diminution pour 1858 sur 1857, répond en moyenne à une recette de 34,720 fr. par kilomètre.

Les dépenses de l'exploitation se sont élevées à 46 1/4 0/0 de la recette.

La part faite aux obligations et aux actions de préférence, qui reçoivent en moyenne un intérêt de 4.63 0/0, il est resté aux actionnaires ordinaires un dividende de 3.06 0/0 de leur capital, dividende un peu inférieur à celui des deux années dernières, où il avait dépassé 3.50 0/0.

On voit que les actionnaires des chemins de fer anglais pourraient se plaindre avec plus de raison que les actionnaires français; mais en Angleterre, le mouvement général du commerce et des échanges domine de si haut les intérêts engagés dans l'industrie des chemins de fer, que les demandes de concessions ne se sont pas ralenties malgré la diminution des bénéfices. Il est vrai que cette situation peut être attribuée avec quelque raison à la liberté absolue accordée en Angleterre aux entreprises industrielles.

Maintenant, si nous rapprochons les principaux renseignements ci-dessus des chiffres résumant la situation de nos chemins de fer français, on trouve les rapprochements suivants :

La longueur totale des lignes concédées en Angleterre au 31 décembre 1858 était de.....	16,000 kilom.
Sur lesquels étaient en exploitation	10,075 kilom.
En France, la longueur totale concédée au 1er février 1858 était, d'après le rapport du conseil d'Etat annexé aux nouvelles conventions, de.....	16,352 kilom.
La longueur exploitée était de.....	8,701 kilom.
Le capital anglais réalisé est de.....	8,134,387,675
Le capital français réalisé en 1858, de.....	3,250,000,000

Quant à la division du capital français et à son importance en actions et en obligations, il ne nous est pas possible de faire ce rapprochement, les données officielles nous manquant complétement à cet égard.

En ce qui concerne la moyenne du prix de construction d'un kilomètre, on voit qu'il est descendu de 806.000 fr. en Angleterre à 300.000 fr. et même au-dessous.

Chez nous, cette moyenne, d'après les renseignements officiels, n'a jamais excédé 450,000 fr., subventions comprises, et est descendue à 375,000 fr.

Les recettes totales pour les chemins anglais en 1858 ont été de....	594,238,100
En France, elles se sont élevées à	335,239,015
Cette recette, divisée par kilomètre, donne pour l'Angleterre un chiffre de.....	34,720
Et pour la France	41,398

Tels sont les résultats généraux que nous avons cru devoir résumer, et mettre en regard des résultats obtenus sur les chemins de fer français, cette comparaison nous ayant paru de nature à intéresser nos lecteurs.

F. Grimaud.

IMPOTS ET REVENUS INDIRECTS.

Le *Moniteur* du samedi 15 octobre publie l'état comparatif des impôts et revenus indirects pour les neuf premiers mois de 1859.

Ces revenus ont produit... fr. 799,194,000

Ils avaient produit :

En 1858	812,180,000
En 1857	781,083,000

C'est une diminution de 12,986,000 fr. comparativement à 1858, et une augmentation de 18,111,000 fr. sur 1857.

Nos revenus ont donc repris leur mouvement ascendant, car l'augmentation de 18 millions comparativement à 1858 n'appartient aux deux premiers trimestres de 1859 que pour 7 millions et demi; le troisième trimestre à lui seul fournit une augmentation de 10,655,000 fr.

Il y a dans cette situation le signe évident d'une reprise des affaires commerciales.

D'un autre côté, si l'on examine la source de cette augmentation, on voit qu'elle provient surtout du droit sur les boissons, qui donne 17,278,000 fr. de plus-value; les sucres des colonies françaises donnent une augmentation de 6 millions; les sucres étrangers, de 2,886,000 fr.; les sucres indigènes, de 12 millions; les tabacs, de 4 millions et demi; la taxe des lettres, de 3 millions, etc.; ensemble près de 50 millions d'augmentation.

Il est vrai qu'il y a eu une diminution de 32 millions de francs portant : sur les droits d'enregistrement, pour 19 millions; sur les droits de marc d'alcool, pour près de 7 millions; sur les droits et produits divers des douanes, pour 1 million et demi; sur les droits sur les sucres indigènes, pour plus de 7 millions; sur les produits de la vente des poudres, pour 815,000 fr.

Les recettes se divisent par trimestres de la manière suivante :

Pour le 1er trimestre, à..	259,601,000 fr.
Pour le 2e trimestre, à..	273,869,000
Pour le 3e trimestre, à..	265,721,000
	799,194,000

Le mois de juillet a produit 86,874,000 fr.; le mois d'août, 83,430,000 francs, et le mois de septembre, 95,417,000 francs. Les deux derniers mois donnent une augmentation sur l'année dernière, ce qui semble indiquer une amélioration dans la situation générale des affaires.

La situation des recouvrements de l'impôt direct effectués pendant le troisième trimestre de 1859 continue d'être en progression satisfaisante. A la date du 30 septembre, sur un rôle total de 474,938,000 fr., il avait été recouvré 347,788,000 francs, représentant 8 douzièmes 84 centièmes de douzièmes, et dépassant de 33,162,000 les 8 douzièmes exigibles. A la même époque de 1858, les recouvrements ne s'élevaient qu'à 8 douzièmes 72 centièmes de douzième du montant des rôles, et l'avance sur les termes échus n'était que de 27,885,000 fr. Les frais de poursuite se sont abaissés de 1,22 pour mille à 1,04.

Le triple fait de l'augmentation de la consommation intérieure représentée par le droit sur les boissons, de l'avance croissante du contribuable sur sa dette et de la diminution des frais de poursuite, témoigne de l'immensité des ressources que renferme notre pays.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 14 OCTOBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES Kilométriques.	COURS des actions au 14 octobre
Paris-Méditerranée.....	37.407 03	905 »
Nord.....	46.825 »	927 50
Orléans.....	34.273 01	1362 50
Ouest.....	33.334 01	560 »
Bességes.....	28.010 03	460 »
Est.....	28.495 28	675 »
Genève.....	23.463 25	530 »
Midi.....	19.781 52	507 50
Ardennes.....	16.977 72	460 »
Dauphiné.....	16.860 01	555 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	40.297 90	552 50
Autrichiens (2)..	22.084 35	546 25
	Au 7 octobre.	
Madrid à Alicante.....	18.235 81	457 50

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 10,458 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 14 octobre 1859 (2.07), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

Digitized by Google

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On annonce que l'inauguration de l'exploitation du chemin de fer de Montluçon à Moulins, qui devait avoir lieu le 17 de ce mois, est ajournée au 7 novembre.

— La Compagnie du chemin de fer du Nord poursuit activement les travaux de la ligne de Paris à Soissons. La première section de Paris à Sevran sera livrée à la circulation dans les premiers mois de l'année prochaine, et celle de Sevran à Dammartin deux ou trois mois plus tard. Ces sections auraient pu être ouvertes dès la fin de cette année, si la Compagnie n'avait pas subi des retards par suite des prétentions de plusieurs propriétaires qui n'ont pas voulu céder leurs terrains à l'amiable, ce qui a nécessité l'intervention du jury d'expropriation.

Nous apprenons, en outre, que sur la ligne de Reims à Soissons la Compagnie des Ardennes travaille déjà avec une certaine activité. Dans l'arrondissement de Reims un atelier nombreux a pris possession des tourbières de Muizon, au milieu desquelles se fait un remblai considérable. Aux environs de Braine les ouvriers sont aussi à la tranchée près d'Augy. On parle de détourner la Vesle pour éviter un passage de rivière à côté de la station entre Braine et Limé. Les populations suivent avec un vif intérêt ces premiers symptômes d'une activité qui leur promet pour bientôt la ligne de fer qui leur a été si longtemps contestée.

— Le *Journal du Havre* publie une délibération de la chambre de commerce du Havre sur le tracé du chemin de fer de Rouen à Amiens. Cette délibération, qui reproduit les arguments de la Compagnie du Nord, conclut en faveur du tracé de cette Compagnie.

— Nous lisons dans la *Dordogne* :

« Les travaux du chemin de fer de Périgueux à Brives marchent rapidement dans nos environs. Chaque jour une locomotive, suivie de plusieurs wagons, transporte des rails sur la partie de ligne terminée, tandis qu'une autre, traînant un plus grand nombre de fourgons, amène du ballast pour prolonger la voie. Un petit chemin de fer provisoire, partant de la route d'Excideuil, qu'il traverse à la hauteur du moulin du Mounard, et franchissant la rivière sur un pont de bois, va s'embrancher sur la voie principale, auprès de Boulazac, en coupant le chemin n° 5, auprès du Ponteix, et en suivant la vallée du Manoir. C'est par ce petit railway qu'arrivent les terres de remblais que l'on tire de l'endroit où il commence. »

— Les travaux du chemin de fer du Bourbonnais, partant de Moret, près Fontainebleau, et devant traverser l'arrondissement de Montargis et celui de Gien, sont terminés de Moret à Souppes, dans l'arrondissement de Fontainebleau. Ils se poursuivent avec activité de Souppes à Montargis.

On espère même que la ligne de Montargis à Moret pourra être inaugurée au mois d'avril prochain.

— Le roi de Sardaigne a signé le décret de concession du chemin de fer du Var à la Parmignola. Les concessionnaires sont MM. Morton Peto et C°. Les dépenses pour l'entreprise sont fixées à 120 millions pour les deux lignes, plus 5 millions pour le passage à Gênes. Les travaux devront être exécutés en six ans.

Ce chemin de fer, qui doit suivre le littoral de la Méditerranée depuis le Var jusqu'à Modène, aura 380 kilomètres.

— A Naples un arrêté royal autorise M. Q. Cipri à constituer une Compagnie générale des chemins de fer en Sicile.

— En Hollande, le roi, dans le discours qu'il a prononcé à l'ouverture de la session législative, annonce la présentation de nouveaux projets concernant la construction de chemins de fer, et qui seront présentés prochainement aux chambres.

C'est du réseau sud qu'il s'agit dans le discours royal. D'après le plan adopté par le gouvernement, une grande ligne traverserait toutes les provinces du sud, de Flessingue en ligne droite vers l'Allemagne, par Middebourg, Gœs, Berg-op-Zoom, Rosendael, Breda, Tilbourg, Luthoven, Tielmont et Venlo. Rotterdam serait relié à cette grande ligne par un embranchement passant par Dordrecht et le Moerdyck. Une autre partie de la concession s'étendrait du nord au sud, d'Arnheim à Nimègue, en ligne directe. A Nimègue deux branches se dirigeraient, l'une par Grave, Bois-le-Duc, Tilbourg vers Turnhaut (Belgique), l'autre par Venlo et Ruremonde à Maëstricht.

La longueur entière de ce réseau serait d'environ 480 kilomètres, et tout le réseau sud devra être mis en exploitation dans un délai de six ans à dater de l'approbation de la concession par les chambres.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

MM. Vicomte de Screau, sénateur, membre du conseil général du Rhône, président ;
Comte de Pulligny, propriétaire à Paris ;
A. de Jussieu, ancien préfet, ancien directeur général de la police ;
Drouet-Desvosseaux, propriétaire, ancien directeur de bateaux à vapeur sur le Rhône ;
Boisset, négociant à Lyon ;
Dugnolle, négociant à Lyon.

Ouverture de la souscription du 15 au 31 octobre.

Par décret en date du 26 mars 1859, l'Empereur a accordé à la Société anonyme du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse la concession pour quatre-vingt-dix ans de l'exploitation de ladite ligne.

Le capital social est de 2 millions, par actions de 500 fr., sur lesquels 1,700,000 fr. sont déjà souscrits. 300,000 fr. restent à souscrire, payables comme suit :

50	francs	en souscrivant.
100	—	15 décembre.
50	—	En janvier.
100	—	30 avril.
100	—	30 juillet.
100	—	30 septembre.

Un intérêt de 4 0/0 sera servi aux actionnaires pendant la durée des travaux, qui sont dès aujourd'hui adjugés *à forfait*, et seront terminés dans un an. Les titres paraîtront aux Bourses de Paris et de Lyon en janvier, après le versement des deux premiers cinquièmes.

La souscription restera ouverte du 15 au 31 octobre, chez MM. L. Dauchez de Lachaise et C°, banquiers à Paris, 32, rue Notre-Dame-des-Victoires.

Le chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse est destiné à relier la grande ville de Lyon au centre le plus populeux et le plus important de ses manufactures. La traction aura lieu sur un plan incliné à l'aide de machines fixes et dans des conditions approuvées par le décret.

30 à 32,000 personnes font chaque jour le trajet de Lyon à la Croix-Rousse pour porter les pièces de soie ouvrées et chercher de la matière ouvrable. Les fabricants commissionnaires font visiter aussi chaque jour les métiers de la Croix-Rousse.

En outre, le camp de l'armée de Lyon, situé à Sathonay, derrière la Croix-Rousse, donne lieu à une grande circulation.

L'octroi de la Croix-Rousse constate une entrée annuelle de 260,000 tonnes.

Les marchandises voyageant sur le chemin de fer ne seront pas déchargées ; on transportera, cheval attelé et voiture, gratis.

A pied, le trajet exige vingt-cinq minutes par des escaliers. En voiture, on ne peut exécuter que deux voyages en été et un seul en hiver.

Par le chemin de fer, le trajet durera trois minutes.

Les calculs les plus modérés permettent d'évaluer à 200,000 tonnes le nombre des marchandises transportées annuellement, et à 10,000 par jour celui des voyageurs : soit, du chef de ces deux recettes, 800,000 fr.

Les dépenses *de toute nature* ne dépasseront pas 200,000 fr.

Il resterait donc, dans l'état actuel des choses, et sans avoir égard à l'augmentation probable du trafic qu'amène toujours un chemin de fer, une somme libre de 400,000 fr. à répartir aux actionnaires sur un capital de 2 millions.

Note émanée de la municipalité de Lyon (4me arrondissement).

Le quatrième arrondissement de Lyon, Croix-Rousse, compte de 35 à 40,000 âmes.

On peut évaluer à 15,000 le nombre des habitants des pentes escarpées du premier arrondissement qui le bordent au sud ; à 10,000 ceux qui lui sont limitrophes sur le plateau au nord, et à 15,000 ceux qui habitent les communes supérieures rapprochées, telles que Caluire, Cuire, Rillieux, Sansiat, Sathonay, Fontaine et autres, dont la population tout entière passe tous les jours à la Croix-Rousse, pour venir approvisionner Lyon et s'approvisionner elle-même.

Total : 80,000 habitants que le chemin de fer projeté de la Croix-Rousse est appelé à desservir.

Dans l'état actuel, le nombre des individus qui vont et viennent de Lyon à la Croix-Rousse, par les deux portes seulement des Bernardines et Saint-Laurent, n'est pas moindre de 30,000 ; mais ce nombre double et triple les jours de fête et de beau temps.

La statistique donne pour les marchandises

Digitized by Google

introduites dans les lieux ci-dessus désignés, par année :

Charbons et bois de chauffage	80,000 tonnes.
Vin, farine, pommes de terre, graineterie, épicerie, etc ..	80,000 —
Matériaux divers de construction.....	100,000 —
Total....	260,000 tonnes.

Toutes ces marchandises et matériaux subissent, par suite de la difficulté des arrivages, une augmentation de 2 fr. par mètre cube ou par 1,000 kilogrammes.

Cette augmentation est surtout très-sensible sur les objets qui ont peu de valeur et beaucoup de poids.

Ainsi les pommes de terre se vendent plus cher à la Croix-Rousse qu'à Lyon.

Le charbon y vaut 20 cent. de plus par hectolitre; le sable, 2 fr. de plus par tombereau. La chaux, la pierre, le bois suivent la même progression.

Il est facile de comprendre après ces calculs pourquoi toutes les classes de la population désirent si vivement l'exécution de ce chemin de fer, et s'étonnent de son retard; c'est qu'il doit être pour tous une source de bien-être et d'économie.

En effet, en abaissant le plateau au niveau de Lyon, il facilite les communications, multiplie les relations, prévient les maladies qui généralement sont le résultat des chauds et froids, et sort la Croix-Rousse de son isolement.

Il est le meilleur dédommagement aux charges que fait peser sur elle sa réunion à l'agglomération lyonnaise. Il est le meilleur moyen politique pour neutraliser les effervescences populaires, en mêlant à sa population, exclusivement industrielle aujourd'hui, une nouvelle population composée de négociants, petits rentiers, propriétaires et autres gens dévoués à l'ordre, qui viendront s'y établir, attirés par les agréments de la campagne, la facilité des rapports et le bon marché des locations.

L'administration municipale appuie de toutes ses forces le projet de chemin de fer, qui ne peut être qu'une grande amélioration pour la localité, et désire en voir promptement l'exécution pour la réalisation des bienfaits qui en doivent résulter.

Fait à la mairie du quatrième arrondissement, le 30 mars 1858.

Le maire,

Signé : Gros.

Pour copie conforme :

L. Dauchez de Lachaise.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

FOURNITURE DE TRAVERSES,

Soit en chêne, soit en hêtre ou charme préparé par le procédé du docteur Boucherie.

Le directeur de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné donne avis que le 23 novembre 1859, à midi précis, il sera procédé, sur soumissions cachetées, au siége de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46 (square Clary, 5), à l'adjudication de la fourniture de cent mille traverses, soit en chêne, soit en hêtre ou charme préparé par le procédé du docteur Boucherie, nécessaires à la construction de la section comprise entre Bourgoin et la ligne de Saint-Rambert.

Les soumissions devront être déposées le 23 novembre avant midi.

Les concurrents pourront prendre connaissance du cahier des charges dans les bureaux de la Compagnie, à l'adresse ci-dessus indiquée, tous les jours, sauf les dimanches et fêtes, de dix heures du matin à cinq heures du soir.

NOMINATIONS.

Par décrets de Sa Majesté impériale en date des 8 et 10 octobre derniers, MM. Barbaut (Louis-Léon) et Hévin (Marie-Alexandre-Théophile), ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. de Leau, décédé, et Giblain, démissionnaire.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 12 OCTOBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises.. .	31,136,605	778,415,125
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,661,605	416,540,125
Balance.. .	31,136,605	778,415,125

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,087,110	77,177,750
Compte courant de l'Etat créditeur.	9,378,802	234,470,050
Comptes particuliers. .	13,799,686	344,992,150
Billets à sept jours et autres.	903,634	22,590,850
	41,722,232	1,043,055,800
Actif.		
Créances sur l'Etat.. .	12,219,969	305,499,225
Créances particulières.	19,897,980	497,449,725
Bank-notes (portefeuille)	8,997,080	224,927,000
Numéraire.	607,194	15,179,850
Balance. .	41,722,232	1,043,055,800
Augmentation :		
Circulation des billets.	21,753	543,825
Compte courant du Trésor.	850,714	21,267,850
Compte courant des particuliers	523,248	13,206,200
Portef. des particuliers.	105,633	2,640,825
Diminution :		
Espèces et lingots. . .	354,491	8,862,275
Reste	649,573	16,239,325
Réserve	381,616	9,540,400

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

28 novembre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. (Voir l'avis publié en tête du Journal.)

27 octobre. — **Chemin de fer Victor-Emmanuel.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, à Chambéry, à 2 heures. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

27 octobre. — **Société Ch. Noel et C^e^.** — Réunion de l'assemblée générale ordinaire, au siége social, faubourg Poissonnière, 9.

29 octobre. — **Mines et fonderies de Santander.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 1 heure. Dépôt des actions avant le 26 octobre, chez MM. Bechet-Dethomas et C^e^, boulevard Poissonnière, 17.

9 novembre. — **Société anonyme des houillères et du chemin de fer d'Epinac.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Le Peletier, 35.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 novembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Madrid, au siége social, rue Fuencarral, 2, à 1 heure de relevée, pour statuer sur la répartition d'un dividende à prélever sur les bénéfices de 1858. L'assemblée se compose des 150 plus forts actionnaires. Dépôt des titres au siége social à Madrid, et à Paris, place Vendôme, 15, avant le 31 octobre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

16 octobre. — **Société anonyme des mines de la Loire.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 4 fr. 90 c. par action, impôt déduit. (Voir les détails à l'avis publié aux annonces du 17 septembre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Saint-Etienne.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1^er^ octobre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1^er^ octobre.)

16 octobre. — **Société anonyme des houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859. (Voir aux annonces du 1^er^ octobre.)

1^er^ novembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1859, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 19 fr. 55 c. aux actions au porteur, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg.

1^er^ novembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1859, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 19 fr. 45 c. aux titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

1^er^ novembre. — **Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée.** —

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 8 octobre.

Digitized by Google

Paiement d'un premier dividende de 30 fr. par action sur l'exercice de 1859, sous déduction de 40 c. pour les titres au porteur, à la caisse sociale, rue N.-D.-des-Victoires, 28 ; à Lyon, chez MM. Galline et C^e^, et à Marseille, au siége de la direction.

2 novembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement des intérêts aux obligations, au siége social, rue Taitboot, 45.

2 novembre. — **Mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 2 fr. par action à valoir sur les bénéfices de 1859, sous la déduction de 5 centimes pour les titres au porteur (impôt mobilier). Voir l'annonce publiée dans le n° du 15 octobre.

Jusqu'au 10 novembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Paiement du sixième versement de 5 0/0 sur les actions de la Société, à Barcelone, au siége social ; à Paris, chez MM. Marcuard et C^e^, rue Bergère, 18.

15 novembre. — **Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier.** — Paiement de 10 fr. par action (5^e^ coupon), à Genève, au siége social, et à Paris, à l'agence de la Banque, rue Taitbout, 85.

APPELS DE FONDS

15 au 25 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Appel du troisième versement de l'emprunt 3 9/0, soit 70 fr. par obligation. (Voir les détails aux annonces de ce jour.)

Jusqu'au 31 octobre. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Appel du deuxième versement de 15 9/0, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

Du 15 au 30 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 6 fr. 25, montant des intérêts à échoir le 1^er^ janvier 1860.. (Voir l'avis publié à ce sujet aux annonces du 15 octobre.)

5 au 15 décembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Appel de 50 fr. par action. On déduira de cette somme le coupon d'intérêt pour l'exercice 1859, soit 9 fr., et le coupon de dividende qui sera fixé dans l'assemblée générale du 30 novembre. Versements à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1^er^ octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 24 septembre.)

A partir du 15 octobre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Echange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs. (Voir aux annonces de ce jour.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1^er^ octobre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement à 1,250 fr. des obligations sorties au tirage du 15 septembre. (Voir aux annonces du 17 septembre.)

1^er^ octobre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Remboursement à 259 fr. chacune des obligations sorties au tirage du 30 septembre et dont les numéros sont publiés dans nos annonces du 8 octobre.

2 novembre. — **Préfecture du département de la Seine** (ville de Paris). — Emprunt de 50 millions, quinzième tirage des obligations de cet emprunt, à l'hôtel de ville, à 11 heures du matin, salle du Trône.

2 novembre. — **Préfecture du département de la Seine.** — Emprunt départemental de 50 millions. Cinquième tirage des obligations de cet emprunt, à l'hôtel de ville, à 10 heures du matin, salle Saint-Jean.

3 novembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau, Bourbonnais). — Tirage au sort de 89 obligations (Andrézieux à Roanne) de premier ordre, et de 40 obligations de second ordre à amortir au 1^er^ août 1860, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

F. G.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 8 au 14 octobre....	1651	1,386,941 77	840 06	1611	1,116,207 47	692 80	21 24	» »
ORLÉANS (1)	8 — 14 — ...	1475	1,393,954 27	1,019 63	1475	1,256,033 81	851 54	19.74	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	8 — 14 — ...	1406	2,143,523 15	1,524 55	1356	1.841,929 97	1,368 44	11.40	»
OUEST (1)	8 — 14 — ...	1188	1,161,763 61	977 92	1145	937,195 13	818 51	19.48	»
NORD (1)	8 — 14 — ...	969	1,300,364 61	1,350 » »	919	1,184.381 61	1,284 » »	4.88	»
MIDI (1)	8 — 14 — ...	793	449,799 89	567 21	793	370,547 65	467 27	21.38	»
LYON A GENÈVE	8 — 14 — ...	231	157,650 68	682 47	229	113.443 » »	495 » »	37.77	»
ARDENNES (1)	8 — 14 — ...	164	80,359 73	489 99	140	58,581 72	418 44	17.09	»
DAUPHINÉ	8 — 14 — ...	134	58,188 06	419 31	134	43,478 82	324 46	29.23	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	8 — 14 — ...	33	21,585 70	654 11	33	21,909 80	663 95	»	1.48
AUTRICHIENS (2)	8 — 14 — ...	1323	824,688 » »	623 » »	1323	804,793 26	653 66	»	4.69
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste — Ligne Lombard-Vénitienne	8 — 14 — ...	1185	1,034,181 77	872 72	1070	990,331 18	841 43	3.71	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	1^er^ — 7 — ...	482	261,9 8 30	543 50	455	226,578 46	497 98	9.14	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	1^er^ — 7 — ...	57	19,221 85	337 22	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	24 — 30 septembre.	214	135,413 88	632 77	214	108,516 55	507 09	24.78	» »
OUEST SUISSE	7 — 13 octobre....	80	38,990 » »	487 » »	80	39,352 » »	379 » »	28.» »	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	9 — 15 — ...	275	65,742 37	239 00	196	51,949 48	265 03	»	9.89

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.97) pour la semaine du 8 au 14 octob. 1859, et sur le change de 2.37 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 865,793 26, d'après le bulletin de la Compag^e^. F. GAIMAUD.

Digitized by Google

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE LYON (2e ch.).

Présidence de M. Valois.

Audience du 8 juillet.

AGENT DE CHANGE. — VENTE D'ACTIONS. — PAIEMENT DU PRIX AU MANDANT DIRECT. — NULLITÉ AU PROFIT DU MANDANT ORIGINAIRE.

L'obligation imposée au mandataire substitué de rendre compte de son mandat au premier mandataire qui l'a constitué, n'empêche pas que le mandant originaire ne puisse se faire rendre compte directement du mandat par le mandataire substitué, encore que celui-ci se soit libéré avant l'action entre les mains du premier mandataire.

Il en est du moins ainsi lorsqu'il est constaté, en fait, que le mandataire substitué savait que l'affaire dont l'avait chargé le premier mandataire concernait le mandant originaire; spécialement, l'agent de change chargé par un autre agent de change de vendre des actions appartenant à un tiers n'est pas libéré valablement en remettant le prix de cette vente aux mains de son mandant, alors surtout qu'il connaît par la remise d'une procuration en blanc, le nom du véritable propriétaire de ces actions (1).

Mme veuve Revol, domiciliée à Saint-Etienne, a chargé le sieur Brunet de faire vendre pour son compte, à la Bourse de Lyon, vingt actions nominatives de la Société anonyme des houillères de Rive-de-Gier, et lui a remis une procuration en blanc nécessaire pour le transfert.

M. Brunet a transmis cette procuration avec les titres nominatifs à M. Magnin, agent de change, afin qu'il en opérât la vente à la Bourse de Lyon. Cette vente a été faite et a produit, déduction faite des droits revenant à l'agent de change, une somme de 5,140 francs qu'il a comptée au mandataire de Mme Revol; mais celle-ci n'ayant pu en obtenir le remboursement, a assigné par-devant le tribunal civil de Saint-Etienne le sieur Brunet, son mandataire direct, et M. Magnin comme mandataire substitué, aux fins de s'entendre condamner solidairement à lui payer ladite somme avec intérêts du jour de la vente.

M. Magnin seul s'est présenté. Il a décliné la compétence du tribunal saisi, et néanmoins, s'expliquant sur le fond, il a soutenu qu'il s'était valablement libéré par le paiement qu'il avait fait entre les mains du mandataire direct de Mme Revol.

Mais le Tribunal a statué ainsi qu'il suit :

« En ce qui touche l'exception d'incompétence proposée au nom du sieur Magnin ;

» Attendu que Mme veuve Revol a dirigé sa demande à la fois contre le sieur Brunet et le sieur Magnin, qu'elle prétend être ses débiteurs solidaires;

» Attendu que le sieur Brunet étant domicilié à Saint-Etienne, le tribunal est évidemment compétent à son égard ;

» Attendu que le tribunal est également compétent à l'égard du sieur Magnin, actionné comme codébiteur solidaire du sieur Brunet, conformément au paragr. 2 de l'art. 59 du Code de procédure civile ;

» Que cette solidarité résulte de la substitution du mandat conféré par le sieur Brunet au sieur Magnin ;

» Par ces motifs,

» Le tribunal, jugeant en premier ressort, se déclare compétent ;

» Au fond,

» Attendu qu'à la date du 5 mai 1857, le sieur Gudin, gendre de Mme veuve Revol, a chargé le sieur Brunet de faire vendre, pour le compte de Mme veuve Revol, à la Bourse de Lyon, vingt actions nominatives de la société anonyme des houillères de Rive-de-Gier, et lui remit, en même temps que les titres, la procuration en blanc nécessaire pour en opérer le transfert ;

» Attendu que le sieur Brunet a transmis cette procuration, avec les titres nominatifs, au sieur Magnin, agent de change, demeurant à Lyon, pour qu'il en opérât la vente à la Bourse de cette dernière ville;

» Attendu que cette vente a été opérée par le sieur Magnin, à la Bourse de Lyon du 9 juin, et a produit, déduction faite des droits de courtage, une somme de 5,540 fr. ;

» Attendu que, n'ayant pu obtenir le remboursement de cette somme, Mme veuve Revol a formé une demande en paiement, soit contre le sieur Brunet, mandataire direct, soit contre le sieur Magnin, mandataire substitué;

» En ce qui touche le sieur Brunet :

» Attendu qu'il ne se présente pas, et qu'il est bien évident qu'il n'a rien à opposer à la demande;

» En ce qui touche le sieur Magnin :

» Attendu que les titres nominatifs et la procuration pour opérer le transport ont été envoyés au sieur Magnin par ledit sieur Brunet, mandataire originaire; qu'ainsi, au regard de Mme veuve Revol, le sieur Magnin a été mandataire substitué ;

» Attendu qu'aux termes de l'art. 1994 du Code Napoléon, le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée ;

» Attendu que le sieur Magnin a cherché en vain à repousser la demande en soutenant qu'il n'avait pu être le mandataire de Mme veuve Revol ;

» Attendu qu'il est aujourd'hui justifié par la copie de l'acte de transfert du 10 juin, que le sieur Magnin a vendu les vingt actions, en vertu de la procuration de Mme veuve Revol, dont il a certifié la signature ; qu'ainsi le sieur Magnin ne peut plus soutenir qu'il ignorait que les vingt actions fussent la propriété de Mme veuve Revol ;

» Attendu qu'il est donc vrai de dire, en droit et en fait, que le sieur Magnin a agi comme mandataire de Mme veuve Revol ;

» Attendu que le sieur Magnin doit lui rendre compte de l'exécution de son mandat ;

» Attendu qu'il résulte du compte courant entre le sieur Magnin et le sieur Brunet que ledit sieur Magnin n'a pas envoyé à M. Brunet les 5,540 fr. provenant de la vente des vingt actions, pour être remis à Mme veuve Revol ; qu'il ressort de ce compte courant que le sieur Magnin a gardé ces 5,540 fr. pour les compenser avec une prétendue créance contre le sieur Brunet, qui n'était pas née à la date du 9 juin, puisqu'elle n'est résultée que de la liquidation du 15 dudit mois ;

» Attendu que le sieur Magnin, mandataire de Mme veuve Revol, ne pouvait compenser les 5,540 fr. qu'il devait à la mandante, avec une créance qu'il aurait eue contre le sieur Brunet ;

» Que, bien plus, il est justifié, par le compte courant, qu'à la date du 9 juin le sieur Magnin était débiteur du sieur Brunet d'une somme bien supérieure;

» Qu'ainsi le sieur Magnin doit être tenu, vis-à-vis de Mme veuve Revol, au remboursement de la somme qu'il a touchée pour elle, en qualité de mandataire ;

» Par ces motifs,

» Le tribunal, jugeant en premier ressort, donne défaut, faute de comparution, contre le sieur Brunet, et, pour le profit, le condamne solidairement avec le sieur Magnin, pour, ensuite, tous les deux ensemble, être contraints à payer, à Mme veuve Revol, la somme de 5,540 fr., avec intérêts, etc. »

Appel de ce jugement a été émis par M. Magnin ; mais la Cour, adoptant les motifs des premiers juges, a purement et simplement confirmé le jugement, et ordonné qu'il sortirait son plein et entier effet.

(Conclusions de M. Valantin, avocat-général. Plaidants : Me Boussan et Genton, avocats.)

(1) Le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté le 20 avril 1859.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 février 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. Faure.

Etudes définitives.

Les recherches de sources présentant les conditions convenables de qualité, de volume et d'altitude, se sont étendues à l'ensemble du bassin de la Seine. Elles ont été rendues très-rapides par l'emploi de l'appareil d'analyse hydrotimétrique de MM. Boutron et Boudet. Les résultats donnés par cet appareil pour les eaux actuelles de Paris sont les suivants :

Eau de Grenelle.	9 à 11	degrés.
— de Seine	17 à 20	—
— de l'Ourcq.	» 31	—
— d'Arcueil	» 37.5	—
— des Prés Saint-Gervais	» 76	—
— de Belleville. . . .	» 155	—

Il est résulté des expériences de M. Belgrand que l'eau qui, à sa source, ne marque que 18 degrés au plus à l'hydrotimètre ne perd dans son cours aucune partie des sels calcaires qu'elle contient ; au delà de ce degré, l'eau devient incrustante et ce défaut s'accroit rapidement à mesure que la proportion des sels calcaires augmente. Cette limite de 18 degrés est également convenable au point de vue de la salubrité des eaux.

Il y a donc lieu de fixer à 18 degrés le maximum hydrotimétrique des eaux de sources à dériver vers Paris.

Le bassin de la Seine, dont Paris occupe à peu près le centre, comprend les trois étages jurassique, crétacé et tertiaire, composés chacun d'un certain nombre de couches perméables et imperméables.

Les eaux qui tombent sur les terrains perméables ne demeurent point à la superficie ; elles gagnent les couches inférieures, et y forment des nappes souterraines qui n'arrivent à la surface qu'en un petit nombre de points situés au fond des vallées, là où le sol s'abaisse au-dessous du niveau de la nappe, en donnant naissance à des sources abondantes et intarissables.

Celles que reçoivent les terrains imperméables, au contraire, coulent rapidement à la surface de ces terrains dans tous les plis qu'ils présentent, et forment ainsi une multitude de sources torrentielles, que la moindre pluie gonfle et trouble, que la moindre sécheresse fait tarir.

Si la couche perméable est de peu d'épaisseur, son influence régulatrice se fait peu sentir, et le régime des sources tient le milieu entre ces deux termes extrêmes.

Il fallait donc chercher dans les couches perméables les plus puissantes quelques grandes sources, de qualité homogène, de volume constant

Les sources de la craie et des terrains jurassiques remplissent seules ces conditions. Celles du terrain jurassique étant mises de côté à cause de leur éloignement, les recherches devaient être circonscrites à la zone,

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 27 août 1859.

Digitized by Google

encore très-vaste, limitée par l'affleurement du terrain crétacé.

Les grandes sources de la craie ajoutent de puissants rameaux à chacune des branches maîtresses du fleuve ; l'Yonne, la Seine proprement dite, l'Aube, la Marne, l'Aisne et l'Oise.

Des considérations relatives au tracé de l'aqueduc ont fait écarter les sources de l'Aisne et de l'Oise. Restaient donc celles de la Seine avec ses affluents, l'Yonne et l'Aube, et celles de la Marne, les deux seules rivières qui, au sortir du terrain crétacé, se dirigent presque en droite ligne sur Paris.

Dans le premier groupe, les sources de la Vanne pouvaient être dirigées par la vallée de l'Yonne et la vallée de la Seine; dans le second, celles de la Somme-Soude pouvaient être dérivées par la vallée de la Marne.

Une dernière comparaison a fait donner la préférence au second groupe, qui donne les eaux les plus pures, pouvant d'ailleurs arriver au point le plus élevé et le plus convenable pour la distribution.

Mais avant de prendre un parti définitif, on a voulu s'assurer que les terrains tertiaires plus voisins de Paris ne contenaient pas des sources équivalentes et plus faciles à dériver.

A l'exception de quelques sources que reçoit le Loing, et qui eussent pu apporter leur contingent à la dérivation de la Vanne, les eaux du terrain tertiaire, dans la vallée de la Seine sont, ou altérées par la tourbe, ou trop calcaires ou séléniteuses, ou enfin d'un volume insuffisant et irrégulier.

Dans la vallée de la Marne, au contraire, le Sourdon, l'une des sources du Cubry, dont le degré hydrotimétrique est de 20 ou 21 degrés, pourra verser 8,640 m. c. par 24 heures dans l'aqueduc de la Somme-Soude. Plus près de Paris, la Dhuis, affluent du Surmelin, mesurant 23 degrés, ajoutera 230,000 m. c. à ce volume, sans que le mélange dépasse la limite hydrotimétrique admise en principe.

Projet de l'aqueduc de dérivation.

Il ne s'agit pas d'introduire purement et simplement dans un aqueduc de dérivation les eaux de la Somme-Soude. On n'éviterait pas ainsi les inconvénients qui doivent faire écarter de la consommation les eaux de rivière. La région très-perméable que sillonnent les vallées de la Somme et de la Soude recouvre une nappe d'eau continue. Toute dépression de terrain assez profonde pour entamer le niveau de cette nappe en fait jaillir des sources plus ou moins abondantes. Pour se procurer des eaux aussi pures qu'abondantes dans les vallées de la Somme et de la Soude, il suffira donc de creuser, à quelque distance, des tranchées ou des tunnels jusqu'au sein de la nappe d'eau qui s'étend sous le pays entier, et de créer ainsi, par ce drainage énergique, des sources artificielles qui seront dirigées à l'origine de l'aqueduc de dérivation. Les quantités d'eau qui seront ainsi recueillies ne peuvent être mesurées d'avance ; mais il y a toute probabilité que ces contrées, si sèches à la surface, alors qu'elles renferment intérieurement un lac d'eau excellente, fourniront, sans qu'on doive voir diminuer sensiblement les rivières, tout ce qu'exige la consommation parisienne.

Le débit des sources de la Somme et de la Soude ne saurait donner en aucune façon la mesure de la puissance du réservoir commun. Ces sources n'épanchent, en effet, que les filets supérieurs qui s'en échappent, et leur volume n'est qu'un indice bien insuffisant des quantités d'eau qu'un drainage profond peut en faire écouler.

D'après les observations faites sur l'ensemble du bassin de Paris, on peut présumer qu'à l'époque des jaugeages, en octobre 1853, les eaux de la Somme-Soude étaient à peu près au point le plus bas qu'elles atteignent, si ce n'est une fois ou deux par siècle. Or, isolément jaugées, les seules sources éparses le long du cours des deux rivières depuis Somme, Sous et Soude jusqu'à Conflans, débitaient ensemble 400,742 m. c. par 24 heures. Certainement si l'on avait pu pénétrer, par un profond drainage, au sein même de la nappe souterraine, on eût obtenu des quantités d'eau bien plus considérables, et constaté la possibilité d'emprunter l'alimentation de Paris à cette nappe, non-seulement sans l'épuiser, mais encore sans l'atténuer très-sensiblement.

Les sources de la Somme et de la Soude se sont mal défendues contre la continuation de la sécheresse en 1858 ; les plus hautes se sont taries, celles d'aval ont été considérablement appauvries.

Les sources qui ont cessé de couler montrent l'eau à fleur de terre ; elles accusent ainsi le niveau de la nappe, qui a baissé de 0m,80. Ce fait prouve qu'en pratiquant dans les vallées de la Somme et de la Soude, pour les prises d'eau de la dérivation, des tranchées dont la profondeur sera calculée d'après l'expérience de 1858, on pénétrera la nappe en un point peu éloigné du sol, où nulle sécheresse ne la pourra tarir.

Si l'on voulait se contenter, d'ailleurs, de dériver une portion seulement, par exemple la moitié, de ce que débitent, à l'étiage, les sources dont la réunion à Conflans forme la Somme-Soude, des auxiliaires sont ménagés par le projet de dérivation dans d'autres sources reconnues aux environs ou sur le passage de l'aqueduc marchant vers Paris. Ce sont d'abord, près le village des Vertus, les sources de la Berle, affluent de la Somme-Soude, dont le débit, mesuré en 1857, a été trouvé égal à 14,000 m. c. d'eau par 24 heures. Puis le Sourdon, dont la source jaillit, près de Saint-Martin d'Ablois, d'un amas de meulières que supportent des couches d'argile et de marne verte où n'apparaît pas le gypse ; ses eaux marquent 20 à 23 degrés à l'hydrotimètre, et coulent avec une abondance de 8,000 à 9,000 m. c. par 24 heures.

Enfin la Dhuis, qui débite 28,000 à 35,000 m. c. par 24 heures; son eau marque 23 degrés à l'hydrotimètre ; mais elle peut encore former, avec celle de la vallée de la Somme-Soude, de la Berle et du Sourdon, un mélange convenable, dont l'indication hydrotimétrique moyenne oscillerait entre 17 et 18 degrés. Quant à la température, elle serait constamment comprise entre 10 et 12 degrés.

Nous arrivons à la description des travaux qu'exigera cette grande dérivation.

Des aqueducs de prise d'eau seront construits latéralement à la Somme, à la Soude, et aux petits affluents, le ruisseau du Mont et le Popelet; puis au ruisseau des Vertus, au Sourdon et à la Dhuis; et enfin, selon les besoins, à la Coole et à la Vaure. Le développement de ces ouvrages atteindra 70,000 mètres.

L'aqueduc proprement dit aura, depuis le point où se réuniront les aqueducs de prise d'eau jusqu'à son point d'arrivée à Paris sur les hauteurs de Belleville, une longueur de 183,294 mètres.

L'aqueduc s'étendra constamment en tranchée ou en souterrain, sera enterré d'un mètre au minimum. A la traversée des vallées, il sera porté sur des arcades lorsque la hauteur de ces arcades ne devra pas excéder 10 mètres. Pour franchir les vallées plus profondes, on emploiera des syphons.

A partir de son point de départ, l'aqueduc se dirige au nord-ouest à travers les plateaux crayeux de la Champagne, dont il perce en souterrain les longues collines, pour aller joindre les coteaux tertiaires de la Brie sur le versant gauche de la vallée de la Marne, aux environs d'Épernay, après avoir franchi le col de Cramant par un souterrain de 4,405 mètres en pleine craie. Il traverse ensuite le Cubry par un syphon de 765 mètres, et reçoit sur l'autre versant les eaux du Sourdon. De ce point, il suit la rive gauche de la Marne, à mi-coteau, au-dessus du chemin de fer de Strasbourg. Mais peu après l'entrée de l'aqueduc dans le département de Seine-et-Marne, on rencontre plusieurs promontoires qui obligent à quitter le coteau et à établir plusieurs souterrains. A Chalifert, l'aqueduc traverse la Marne, et suit le plateau de la rive droite jusqu'à son arrivée au réservoir de Belleville.

La longueur totale de l'aqueduc se décompose comme suit :

En tranchée	141,316m	15
En souterrain. . . .	28,547	60
Sur arcades.	6,123	90
En siphon	7,306	20
Total . .	183,293	85

Le nombre des souterrains sera de. . . . 30
— des passages sur arcades de. . 13
— des siphons 11
— des ponts 17

De son origine, à Conflans, jusqu'à l'embouchure de la conduite de la Dhuis, la galerie aura 1m,50 de largeur, et 2m,10 de hauteur. De ce point à Paris, elle aura une section circulaire de 2m,10 de diamètre. Les siphons se composeront de deux conduites en fonte de 1m,00 de diamètre dans la partie supérieure, et de 1m06 dans la partie inférieure.

La pente de l'aqueduc sera de 0m,10 par kilomètre.

La pente de charge pour les siphons est évaluée à 0m,66 par kilomètre.

Il suit de là que le plan d'eau, qui sera à la cote 106m,38 à Conflans, descendra de 18m 06 dans les 175,987m,65 d'aqueduc à air libre, et de 4m,82 dans les 7,306m,20 de siphons; ce qui donne une pente de charge totale de 22m,88, et une altitude finale, à l'arrivée au réservoir, de 83m,50, dépassant ainsi de 32 mètres le niveau des eaux du canal de l'Ourcq au bassin de la Villette, et de 8m,20 les réservoirs supérieurs de Passy.

La dépense de ce grand ouvrage est évaluée à 26 millions de francs, soit environ 104,700 fr. par kilomètre, comprenant :

Pour travaux	18,824,700 fr.
Pour indemnités d'expropriation d'une zone de 10 mètres et somme à valoir. . . .	7,175,300
Total . .	26,000,000
Ce chiffre de prévision a été porté à.	30,000,000

sur l'avis du Conseil général des ponts et chaussées.

Distribution des eaux anciennes et nouvelles.

Il y a à faire une remarque très-importante : c'est que le projet a pour but unique de des-

Digitized by Google

servir l'enceinte actuelle de Paris, et que le jour où la ville s'étendrait jusqu'aux fortifications, en doublant sa surface, en ajoutant à sa population quatre cent mille âmes, dès aujourd'hui, un million peut-être avant la fin du siècle, un supplément considérable d'alimentation, à une toute autre altitude, deviendrait évidemment nécessaire.

Or, nous sommes à la veille de réaliser cette hypothèse, pour laquelle on prévoit que la dérivation de la Vanne deviendra à son tour indispensable; et encore la distribution laisserait à sec quelques sommets de la zone excentrique, notamment celui de la butte Montmartre, qui s'élève à 129 mètres; celui du plateau de Belleville, qui monte à 128 mètres; celui du contrefort de Gentilly, qui arrive à 76 mètres. Aussi est il indiqué éventuellement qu'on pourrait, pour desservir ces localités, dériver la Dhuis et le Sourdon à une plus grande hauteur par un aqueduc spécial, ou même recourir aux sources, bien plus éloignées, du terrain jurassique.

En se bornant donc à l'enceinte actuelle, Paris recevra après l'exécution des travaux un volume d'eau total de 208,000 m. c. par 24 heures, savoir :

Par l'aqueduc de dérivation	100,000 m. c.
Par le canal de l'Ourcq . .	105,000
Par les sources du Nord et de Rungis et du puits de Grenelle.	3,000

Les eaux de la nouvelle dérivation seront consacrées aux usages domestiques et industriels, jusqu'à concurrence des besoins; et, pour le surplus seulement, au service public des quartiers élevés, inaccessibles aux eaux des autres provenances.

Il est évident que cette division du service exige deux réseaux parallèles de conduites. Mais comme la distribution actuelle est beaucoup plus étendue que ne le comporterait le service public, on pourra mettre de suite les nouvelles eaux en possession de la plus grande partie de ces conduites, en attendant, pour compléter le réseau, les exigences progressives du service particulier.

On ne peut ajourner toutefois l'exécution des réservoirs. Ils seront au nombre de trois : celui de Belleville, pouvant contenir 100,000 mètres cubes d'eau à la cote de 83m,50; celui de Montrouge, ayant la même capacité, mais dans lequel l'eau ne s'élèvera qu'à 80m,00 à cause de la pente de charge qu'il faut compter pour la conduite qui réunira l'un à l'autre. Le troisième existe déjà à Passy : il contient 25,000 m. c. d'eau à la cote de 72 m. et 12,000 m. c. à la cote de 75m,00; il sera affecté pour 32,000 m. c. aux eaux nouvelles, et, pour le surplus, aux eaux du puits artésien de Passy, et éventuellement à la pompe à feu de Chaillot.

Je n'entreral pas dans le détail du réseau des nouvelles conduites à poser dans un avenir plus ou moins éloigné pour compléter le système de distribution double qui vient d'être indiqué et qui comprendra :

1° Pour les eaux du service particulier :

Conduites principales et secondaires 1m,10 à 0m,30	100,500 m.
Conduites de distribution de 0m,10 à 0m,10	429,500
Ensemble	530,000

2° Pour les eaux du service public :

Conduites principales et secondaires	75,200 m.
Conduites de distribution. . .	152,800
Ensemble	228,000
Et pour les deux services. . .	758,000

Les dépenses sont évaluées en résumé comme suit :

Réservoirs des buttes de Chaumont et de Montrouge . .	3,800,000 fr.
Travaux de distribution immédiatement nécessaires et frais imprévus.	6,200,000
Ensemble . . .	10,000,000
Et pour les travaux ultérieurs	8,000,000
Total général pour l'ensemble de la distribution	18,000,000

Canalisation souterraine de la ville.

Les inondations de surface qui se produisent après chaque pluie d'orage dans les quartiers bas de la rive droite démontrent l'insuffisance de débouché des égouts du réseau actuel, et surtout du collecteur, dit de ceinture, établi sur l'ancien ruisseau de Ménilmontant.

Pour les nouveaux égouts on a admis un débouché de 2 à 3 mètres pour 100 hectares de bassin à desservir. Ce chiffre a été fixé en prenant pour base la pluie d'orage du 8 juin 1849 qui, en une heure, a versé sur la ville une couche d'eau de 45 millimètres; on a admis qu'en raison des obstacles qui s'opposent à son écoulement, cette eau devait être débitée en trois heures par les égouts.

Mais les nouveaux collecteurs de la rive droite devant nécessairement créer des barrages sur la nappe d'eau souterraine qui inonde périodiquement les caves des quartiers nord de Paris, on a jugé qu'il était indispensable de ménager une issue à cette nappe d'eau par des ouvertures pratiquées dans les pieds-droits desdits égoûts. (Cette solution a été indiquée depuis longtemps dans un mémoire de M. Vuigner, lu à la Société des Ingénieurs civils.) En conséquence, une conduite en maçonnerie de ciment sera pratiquée sous la banquette des égouts collecteurs, et de nombreux tuyaux de drainage y porteront le trop plein de la nappe, sans que les eaux sales puissent s'infiltrer dans le sol.

Les crues de la Seine apportent aussi, dans l'état actuel, un obstacle à l'écoulement des eaux d'égouts. C'est pour éviter cet inconvénient qu'on a entrepris le grand collecteur général qui débouche à Asnières, en profitant de la pente de 1m,70 que présente la Seine entre ce point et le pont de la Concorde. Ce collecteur recevra aussi les eaux des égouts de la rive gauche, au moyen d'un double siphon en tôle de 1m,00 de diamètre passant d'une rive à l'autre, dans le lit du fleuve, à 2m,00 au-dessous des basses eaux. Les collecteurs secondaires continueront à être en communication avec la Seine par diverses galeries transversales, et principalement par celle du boulevard de Sébastopol; mais ces communications seront, en temps de crue, interceptées par des portes de flot.

Enfin, diverses dispositions permettront d'effectuer souterrainement les vidanges, au moyen des communications qui, aux termes du décret du 26 mai 1852, doivent être établies entre les maisons et l'égout le plus voisin.

Deux systèmes sont ici en présence :

Ou les fosses d'aisances seront supprimées, et les tuyaux de descente reliés directement avec des conduites spéciales posées dans les égouts; des pompes à vapeur, agissant par aspiration sur l'ensemble de ces conduites, refouleraient les matières débitées dans des réservoirs éloignés, pour qu'elles y fussent traitées et offertes à l'agriculture;

Ou l'on emploiera des appareils séparateurs, qui ne laisseront arriver à l'égout que des eaux vannes, préalablement dépouillées de leurs principes fertilisants, et rendues ainsi aussi inoffensives qu'inutiles; les résidus solides, dont le volume est très-restreint, seraient enlevés souterrainement par des wagons circulant dans les galeries principales. On enlèverait de la même manière les détritus solides, qui, au lieu d'être déposés sur la voie publique, seraient jetés par une trémie dans la galerie de communication indiquée plus haut.

HOSQUIS DE RUÉVILLE.

(La suite prochainement.)

FORGES.

Saint-Dizier, 16 octobre :

Le cours de septembre, réglé par des experts pour des livraisons au cours du mois, a été fixé à 123 fr.

Les fers se cotent par continuation : fers laminés de fonte au bois, 260 et 265 fr., gares de l'Est; fers martelés, 300 fr., en gare de l'usine.

La machine est tenue de 290 à 300 les n^os^ 21 et au-dessus, 300 à 310 le n° 20.

La hausse de la Comté, sur la pointe, n'a pas été suivie jusqu'ici par Paris qui maintient son tarif à 44 fr. le n° 18, avec bonification.

Les adjudications se poursuivent. Aujourd'hui, à Vitry, on a payé le charbon 15 fr. 50; les futaies médiocres, 6 et 7 fr.; les belles, de 8 à 10 fr.

Des cordes viennent d'être rétrocédées à 11 fr.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 11 octobre :

Quelques demandes par la spéculation ont fait remonter le prix des numéros mélangés à 65 fr. et 65 fr. 50; les cours des bonnes marques s'en sont ressentis, mais moins fortement : Gartsherrie n° 1, 69 fr. 33; Calder n° 1, 69 fr. 20; Glengarnock n° 1, 67 80, à bord à Glascow, paiement comptant, sans escompte.

Les ouvriers des mines se sont mis en grève, et ils ont, pour la plupart, obtenu une augmentation de salaire de 60 cent. par jour.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 9 octobre :

MÉTALLURGIE. — On a traité du moulage à 9 25, 9 75, 10 25, 10 50 et 10 75. L'affinage se maintient à fr. 8 50. La fonte au bois, fr. to, rendue.

La tenue des laminés est de 16 50, 18 50 et 20 50. Les tôles extrà pour chaudières, fr. 37 les 100 kil.; qualité forte, 30; qualité plus ordinaire, 27.

CHARBONS. — Nos charbons continuent à être considérablement demandés; il n'y a rien sur le carreau des fosses, et il reste des marchés longs et importants à exécuter.

FRET. — Le fret pour Paris est, cette semaine, descendu de 12 à 11 fr., puis il est remonté à 12 et on le tient encore à ce taux aujourd'hui. Ce qui ferait pour Amiens, 11; Saint-Quentin, 9; Creil, 9 80; Reims, 11; Rouen, 13 25, et Elbœuf, 13.

(L'Ancre de Saint-Dizier.)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1551 kilomètres.
1858. — 1511 —

11e année. — 41e semaine.

Du 8 au 14 octobre 1859.

202.324 Voyageurs	376 322 58
Bagages, Marchandises, etc	810.619 19
Total	1.186.941 77
Recettes antérieures	44.876.769 46
Total	46.263.711 23
41e semaine de 1859	1.186.941 77
Semaine correspondante de 1858	1.116.207 47
Différence	270.734 30
Recettes depuis le 1er janvier 1859	46.263.711 23
— — 1858	42.262.610 37
Différence	4.001.100 86

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.402 kil.

Du 8 au 14 octobre 1859.

139.282 Voyageurs	633.128 44
Bagages, Marchandises, etc	870.825 83
Total	1.503.954 27
Semaine correspondante de 1858	1.256.023 81
Différence	247.930 46
Recettes depuis le 1er janvier 1859	50.540.363 61
— — 1858	44.950.821 32
Différence	5.599.544 29

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Septembre 1859.

Voir le numéro du 6 octobre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1365 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

Voyageurs	849.654 95
Bagages et Marchandises	1.293.868 20
Total	2.143.523 15
Semaine correspondante de 1858	1.841.929 07
Différence	301.594 08
Recettes depuis le 1er janvier 1859	79.511.795 27
— — 1858	61.666.744 72
Différence	17.845.050 55

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 409 kilomètres
1858. — 451 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

Voyageurs	125.315 85
Bagages et Marchandises	250.609 95
Total	375.925 80
Semaine correspondante de 1858	317.342 42
Différence	58.583 38
Recettes depuis le 1er janvier 1859	12.038.040 10
— — 1858	10.595.607 78
Différence	1.442.432 32

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 4088 kilomètres
1858. — 4145 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

324.493 Voyageurs	566.035 38
Marchandises, etc. — Grande vitesse	79.565 49
— — Petite vitesse	516.162 74
Total	1.161.763 61
Semaine correspondante en 1858	937.195 13
Différence	224.568 48
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	39.448.752 20
— — 1858	34.155.296 00
Différence	5.293.456 23

NORD.

1859. Longueur exploitée : 981 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

136.448 Voyageurs	451.547 40
Bagages, Marchandises, etc	848.817 21
Total	1.300.364 61
Semaine correspondante de 1858	1.184.381 61
Différence	115.983 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	44.192.407 86
— — 1858	42.490.158 42
Différence	1.702.249 44

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 743 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 8 au 14 octobre 1859

CHEMIN DE FER.

72.622 Voyageurs	221.481 12
Bagages, Marchandises, etc	228.318 57
Total	449.799 69
Canal latéral et canal du Midi	52.028 41
Total	501.828 10
41e semaine 1858. Chemin de fer	370.547 65
— — Canal	42.756 03
Total	413.303 68
Chemin de fer, différence sur 1859	79.252 04
Canal, — —	9 222 38
Total	88.524 42
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	17.662.601 29
— — 1858	13.153.969 31
Différence	4.508.631 98

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 8 au 14 octobre 1859

21.130 Voyageurs	78.729 05
Bagages et Marchandises	78.921 63
Total	157.650 68
Semaine correspondante de 1858	113.443 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.486.903 62
— — 1858	3.721.205 60

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Lyon / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1859. — Longueur exploitée : 161 kilomètres.
1858. — 140 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

16.180 voyageurs	27.181 26
Bagages, Marchandises, etc	53.178 47
Total	80.359 73
Semaine correspondante de 1858	58.581 72
Différence	21.778 01
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.501.177 70
— — 1858	1.138.348 98
Différence	1.362.828 72

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 8 au 14 octobre 1859

14.381 Voyageurs	31.337 51
Bagages, Marchandises, etc	24.850 55
Total	56.188 06
Semaine correspondante de 1858	43 478 82
Différence	12.709 24
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.126.027 »»
— — 1858	1.305.528 42
Différence	820.498 58

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1859.

Voyageurs	2.352 10
Bagages, Marchandises, etc	15 233 60
Total	21.585 70
Semaine correspondante de 1858	21.909 80
Différence	324 10
Recettes depuis le 1er janvier 1859	948.105 25
— — 1858	735 366 70
Différence	212.738 55

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1858. — 1313 —

Du 8 au 14 octobre 1859

43.218 Voyageurs ..... En florins	125.978 »»
904.298 quintaux Marchandises	272.422 »»
Total	398.400 »»
Semaine correspondante de 1858	359.430 »»
Différence	38.970 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.839.650 »»
— — 1858	11.721.048 »»
Différence	2.117.602 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 344 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 514 —

Du 8 au 14 octobre 1859.

Ligne de Trieste.

93.052 Voyageurs	214.586 72	
Bagages et Marchandises	511.397 55	725.984 27

Ligne Lombard-Vénitienne.

68.157 Voyageurs	195.557 50	
Bagages et Marchandises	112.640 »»	308.197 50
Total		1.034.181 77
Semaine correspondante de 1858		900.331 18
Différence		133.850 59

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	47.221.907 65
— — 1858	29.970.947 15
Différence	17.241.960 50

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 1er au 7 octobre 1859.

Ligne d'Alicante.

1858. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1859. — ..... 455 —

17.645 Voyageurs.....	84.005 62
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	12.219 81
— (petite vitesse)	164.743 47
Total de la semaine.....	261.968 39

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

8.569 voyageurs.....	15.265 28	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.607 91	19.221 86
Marchandises(petite vi.)	1.348 67	
Total des deux lignes réunies.....		281.190 16
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		8.691.209 35
Total.....		8.972.399 51

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — ..... 214 —

Du 24 au 30 septembre 1859.

35.849 Voyageurs.....	65.436 »
Bagages, Marchandises, etc.....	36.033 61
Recettes diverses.....	374 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Ilielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	33.569 47
Total.....	135.413 88
Recettes correspondantes de 1858...	108.516 55
Différence.....	26 897 33
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	5.467.393 89
— — 1858..	3.267.329 35
Différence.....	2.200.064 54

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. français

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 7 au 13 octobre 1859

5.307 Voyageurs.....	2.129 45
Marchandises.....	288 15
Total.....	2.417 60

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 195 —

Du 9 au 15 octobre 1859.

35.320 Voyageurs.....	42.957 61
Marchandises et Bagages.....	22.784 76
Total.....	65.742 37
Période correspondante de 1858....	51.949 48
Différence.....	13.792 89
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.270.256 69
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	1.387.059 04
Différence.....	883.197 65

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en septembre 1859....	59.154
Becs éclairés en septembre 1858....	51.705
Augmentation septembre 1859.....	7.449 becs
Recettes du gaz. — Septembre 1859.	182.880 »
Recettes du gaz. — Septembre 1858.	162.236 15
Augmentation en septembre 1859...	20.643 85

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARNAUX.

Recettes des Mines.

Mois de septembre 1859.....	141.171 27
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	1.204.418 28
Total.....	1.345.589 55

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)
1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

3.207 Voyageurs.....	2.226 15
Bagages, Marchandises, etc.....	9.298 35
Total.....	11.524 50
Recettes antérieures.....	115.547 15
Total.....	127.071 65

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859	0/0.
Septembre	88.979 90	95.391 99	6.411 19	7 20
9 1ers mois...	740.255 02	848.104 57	107.849 55	14 56

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Septemb.	965.451 31	880.052 82	85.398 49	9.70
9 1ers Mois	10.276.712 30	9.217.884 30	1.058.828 »	11.49

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Voir le numéro du 15 octobre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section nord du réseau,
BOURBONNAIS.

Tirage au sort des obligations d'Andrezieux à Roanne.

Le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir les porteurs des obligations d'Andrezieux à Roanne, 1er et 2e ordre, qu'il sera procédé, le jeudi 3 novembre prochain, en séance publique du conseil, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, au tirage au sort de 80 obligations du premier ordre et 40 du second ordre, à amortir au 1er avril 1860.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Conformément à l'article 28 des statuts, le conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1859 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 1er novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 55 c. par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer d'avance dans les bureaux de la Compagnie leurs titres et leurs coupons, à partir du jeudi 20 octobre, de dix heures à deux heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à partir du 1er novembre prochain, et conformément à l'article 47 des statuts, il sera payé aux actions non amorties, à titre de premier dividende de l'exercice 1859, savoir :

Aux certificats nominatifs, l'intégralité du coupon, soit 20 fr. par action ;

Aux coupons détachés des titres au porteur, déduction faite de la retenue résultant de la loi de juin 1857, 19 fr. 54 c. par action.

Les paiements auront lieu au siége de la Compagnie, à la gare, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Pour assurer le contrôle des opérations, les coupons au porteur et les bordereaux à l'appui devront être préalablement déposés au bureau de la liquidation, et contre ce dépôt, il sera délivré un mandat payable au porteur, *après vérification*, et à un jour indiqué.

Les dépôts seront reçus à partir du 24 octobre courant.

Les propriétaires ou porteurs de certificats nominatifs trouveront à l'administration, à partir du 1er novembre, leurs bordereaux préparés à l'avance, et recevront, sur la présentation de leurs titres, un mandat payable le jour même.

Chaque matin, à partir de huit heures, il sera délivré deux séries de numéros d'ordre pour l'entrée dans les bureaux, savoir :

Une série de 300 numéros, pour les porteurs de certificats nominatifs ;

Une série de 300 numéros, pour les porteurs de coupons, plus le nombre de numéros nécessaire pour les mandats arrivés à échéance.

Par suite des conventions faites avec la Banque de France, les paiements ont également lieu en province, dans toutes les succursales.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC

MM. les actionnaires sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire le jeudi 10 novembre 1859, à une heure précise, au siége de la Société, rue Le Peletier, 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette assemblée ou s'y faire représenter, devront retirer leur carte d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux), au plus tard le 9 novembre. Les fondés de pouvoirs recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'art. 56 des statuts, les actions au porteur, pour être représentées, devront être déposées au siége de la Société au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange, à chaque déposant, une carte d'admission personnelle.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, qui devait avoir lieu le 29 septembre dernier, est remise au *jeudi 27 octobre* courant, à deux heures, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette seconde convocation, qui sera appelée à délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents, et quelle que soit la portion du capital représenté.

Paris, le 5 octobre 1859.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire,
L. LE PAOVOST.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le dernier versement de 15 0/0, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche, par action, appelé par avis du 12 juillet 1859, et échu depuis le 31 août dernier, sont itérativement invités, conformément au paragraphe 17 des statuts de la Société, approuvés par *S. M. l'empereur d'Autriche*, à effectuer ce verse-

Digitized by Google

ment d'ici au 31 octobre 1859, au plus tard.

Ils auront, en outre, à payer les intérêts à 5 0/0 pour les jours de retard, depuis le 31 août dernier jusqu'au jour du versement.

D'après le contenu du susdit paragraphe des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel de fonds seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la Société comme lui appartenant.

Et attendu que les intérêts à 5 0/0 sur ce versement courent depuis le 1er juillet dernier, MM. les actionnaires auront à payer en même temps les intérêts à *cinq pour cent*, à partir du 1er juillet jusqu'au jour du versement.

Ledit versement peut être effectué :

A Vienne, *au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie ;*

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte.

Paris, le 11 octobre 1859.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les souscripteurs au nouvel emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émis en même temps que les actions privilégiées de la même Compagnie, sont prévenus qu'en vertu d'une décision du conseil d'administration de la Société, ils ont à effectuer le troisième versement de 70 fr. par obligation libérée de 200 fr.

Les versements sont reçus, du 15 au 25 octobre :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la Banque de Crédit suisse-allemande ;

A Zurich, chez MM. de Schulthess et Cie ;

A Coire, chez MM. F. et J.-B. Bavier, et Masner et Braün ;

A Rheineck, chez MM. Custer et Cie ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce.

L'échange des titres provisoires d'obligations entièrement libérées contre les titres définitifs a lieu à partir du 15 octobre, et aux adresses ci-dessus indiquées.

CHEMIN DE FER

DE BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les travaux se poursuivant sur toute la ligne en exécution des traités passés avec les entrepreneurs, il a décidé, conformément à l'article 8 des statuts, qu'il sera fait *appel du seizième versement de cinq pour cent* sur les actions de cette Société. — En vertu de cette décision, MM. les actionnaires qui n'auraient pas acquitté ledit versement, voudront bien en effectuer le paiement, à partir du 10 octobre jusqu'au 10 novembre :

A **Barcelone**, dans les bureaux de la Société, rue de Moncada, n° 14, de dix heures du matin à deux heures de relevée ;

A **Madrid**, chez MM. **Girona** et Ce, banquiers ;

A **Paris**, chez MM. **Ad. Marcuard** et Ce, banquiers, 18, rue Bergère.

Barcelone, le 10 octobre 1859.

L'administrateur général,

Joaquin Ahmon.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER

DE NASSAU

MM. les actionnaires de la Société du chemin de fer de Nassau sont convoqués, rue de la Douane, 24, salle du Wauxhall, pour le samedi 5 novembre prochain, pour une communication importante.

On sera admis à cette assemblée sur la présentation des actions, quel qu'en soit le nombre.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE et de CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Rue Saint-Georges, 1.

Emploi du coke pour les usages domestiques.

La Compagnie appelle l'attention du public sur l'emploi du coke. Ce combustible réalise, sur tous les autres, des avantages notables aux divers points de vue de l'économie, de la chaleur et de la propreté.

Les personnes qui se proposeraient de faire usage du coke, sont invitées à se présenter à l'établissement de la Compagnie, place du Palais-Royal (hôtel du Louvre), où elles verront fonctionner des appareils de chauffage, tels que calorifères, poêles, cheminées, grilles, cuisines bourgeoises et de petits ménages, lesquels, étudiés et combinés par les ingénieurs de la Compagnie pour rendre facile et régulière la combustion du coke, seront livrés par elle au prix de revient.

Le chef de service, chargé du chauffage, fournira tous les renseignements nécessaires pour le choix et l'emploi des appareils.

Le coke est aussi le combustible le plus convenable pour le chauffage des locomobiles et machines fixes et pour la cuisson de la chaux, de la brique, et pour tout le chauffage industriel.

Le prix de la voie de 15 hectolitres rendue dans Paris, est de 22 fr. 50 c. pour le gros coke, et de 24 fr. pour le coke trié, qui est le plus convenable pour les appareils d'appartements.

Les demandes seront reçues, au siége de l'administration, rue Saint-Georges, 1, place du Palais-Royal, 2, dans les bureaux de section de la Compagnie, et dans tous les bureaux de la Compagnie générale des Omnibus de Paris et de la banlieue.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANEE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un premier dividende de 30 francs par action, afférent à l'exercice 1859, sera payé, à partir du 1er novembre prochain :

A Paris, à la caisse de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

A Lyon, chez MM. P. Galine et Ce ;

A Marseille, au siége de la direction.

Sous la déduction, en ce qui concerne les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 40 centimes pour le coupon n° 7.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis à l'impôt, le montant du dividende afférent à ces titres sera payé intégralement.

COMPTOIR INDUSTRIEL

MM. les actionnaires du Comptoir industriel, sous la raison sociale W. Wertelmbre et Ce, sont prévenus que, par suite de la dissolution de la Société, le liquidateur procédera à la répartition de l'actif dès le 1er novembre prochain. En conséquence, MM. les actionnaires pourront se présenter, munis de leurs titres, à partir dudit jour, boulevard des Italiens, n° 6, de dix heures du matin à deux heures après midi, pour recevoir le remboursement intégral de leurs actions, ainsi que leur part dans le surplus de l'actif.

COMPAGNIE DES

MINES ET FONDERIES DE SANTANDER

Le gérant de la Compagnie des mines et fonderies de la province de Santander prévient MM. les actionnaires porteurs d'au moins dix actions que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 29 octobre courant, à une heure précise, rue Richelieu, 100.

Les porteurs devront déposer leurs actions, avant le 26 octobre, chez MM. Béchet, Delhomas et Ce, banquiers à Paris, boulevard Poissonnière, 17.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET USINES A ZINC DE LA SILÉSIE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de *priorité* de la Société des mines et usines à zinc de la Silésie, que la seconde moitié, soit 8 fr. 43 1/2 c. du dividende de l'exercice 1858, sera payée, à partir du 15 novembre prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures ;

A Angleur (Belgique), à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne ;

A Breslau, à la caisse de la Société, ou chez MM. C.-T. Lobbecke et Ce, ot Ruffer et Ce ;

A Berlin, à la Société commerciale ;

A Francfort-sur-Mein, chez M. Niederhofheim.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et Palais-Royal, 15,

FONDS ESPAGNOLS

Notice et tableaux pour faire sur ces valeurs tous les calculs utiles *sans multiplications ni divisions*,

Par A. Courtois fils.

Prix ..... 50 centimes.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Départ pour Livourne, Civita-Vecchia et Naples, le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 8 octobre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 2 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 2 octobre. — *Voie de Smyrne :* chaque deux semaines, le dimanche.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 6 octobre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 1er octobre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibralla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassonde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Un ouvrier **INGÉNIEUR-MÉCANICIEN**, pouvant fournir les attestations les plus honorables, désire trouver une place dans une usine pour la conduite et l'entretien du matériel.

S'adresser à M. Colin, chaussée de Clignancourt, 74, à Montmartre.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Cette semaine a été marquée par des événements importants pour la Bourse en même temps que par des nouvelles politiques favorables et pourtant le marché est à peine sorti de sa langueur prolongée. La rente a touché encore une fois lundi dernier au cours de 70 fr. sur la nouvelle de la signature de la paix de Zurich, mais ce prix n'ayant pas pu être franchi, les offres ont reparu et l'on est retombé à 69 65. De nouveaux doutes ont été soulevés par les journaux de Londres au sujet de la prochaine réunion d'un congrès. Cependant la stagnation prolongée des cours semble aussi avoir pour motif l'attente du moment où la mise en vigueur des nouvelles mesures relatives aux asseseurs, devra modifier les éléments ordinaires de la spéculation. On a surtout remarqué depuis plusieurs jours l'importance des offres de primes qui se faisaient à quelques centimes seulement au-dessus du ferme. Ces ventes de primes ont exercé une certaine influence sur les cours et ont paralysé momentanément toute tendance à la hausse. Il est vrai que si la rente devait s'élever au-dessus de 70 fr. pour la fin du mois, il en résulterait des positions à découvert qui aideraient au mouvement de hausse pour la liquidation.

Les actions du Crédit mobilier n'ont pas suivi comme à l'ordinaire les oscillations de la rente, elles ont même perdu du terrain et elles sont tombées un moment à 775. Cependant ce résultat ayant été obtenu par de fortes ventes à découvert, on a commencé à faire quelques rachats qui ont raffermi les prix depuis mercredi.

La Banque de France a cessé tout à fait d'émettre des obligations de chemins de fer, aussi celles d'Orléans et de la fusion de Lyon ont monté immédiatement de 2 50 à 3 75. Les capitaux se portent toujours avec la même ardeur sur ces valeurs, et elles ne tarderont probablement pas à s'élever toutes au-dessus de 300 fr.

Le marché des actions de chemins de fer a été calme; la liquidation de quinzaine s'est faite avec des reports un peu plus élevés qu'à l'ordinaire; cependant les prix se sont maintenus. Le Lyon a de la peine à entreprendre une nouvelle étape de hausse. Il survient jusqu'à présent des vendeurs toutes les fois que l'on cote le prix de 915, mais il n'y a plus que des demandes au-dessous de 910. Presque tous les chemins de fer ont de même une marge de 5 à 10 fr. dans laquelle se font toutes les opérations, mais qui n'est pas suffisante pour donner beaucoup d'animation à la spéculation. Le petit nombre d'affaires engagées à terme se concentrent sur les Lyon et les Orléans, et les autres lignes sont plus ou moins entraînées dans le mouvement général, avançant ou reculant de quelques francs suivant l'exemple que leur donnent les valeurs régulatrices du marché. Au reste, les recettes continuent à offrir un sérieux encouragement aux porteurs de chemins de fer, et quoique nous soyons arrivés à l'époque où elles avaient pris un grand développement en 1858, elles conservent jusqu'à présent une supériorité marquée.

Les affaires ont été peu animées sur les actions des chemins de fer autrichiens qui ont été continuellement lourdes, quoiqu'elles se soient soulevées continuellement de 545 à 550. Les Lombards ont eu également peu de variations; les porteurs de ce chemin attendent avec une vive impatience que les intérêts politiques et financiers soient définitivement réglés au sujet de la Lombardie.

Les autres chemins étrangers ont été lourds et presque sans affaires. Les chemins russes sont très-offerts depuis qu'on a commencé à négocier à notre Bourse les titres libérés de cette valeur.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 13 jusqu'à celle du 20 octobre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 69 05 à 70; elle est restée à 69 60. Elle a varié à terme de 69 05 à 70, et elle a fermé à 69.

L'emprunt 3 0/0 a varié de 69 40 à 70 20; il est resté à 69 40. Les petites coupures ont fait 70 25 et 70.

La rente à 4/2 0/0 a monté de 95 à 95 50, et il est revenu à 95.

Les actions de la Banque de France ont varié de 2,825 à 2,835; elles sont retombées à 2,825

Le Crédit foncier n'a pas varié du cours de 690; et le Comptoir national, de 640.

Le Crédit mobilier a repris de 765 à 805, il est retombé à 775, et il est resté à 785.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,345 à 1,375; elles sont restées à 1,366 25.

Le Nord ancien a monté de 925 à 945; il est resté à 935.

Le Nord nouveau a varié de 826 25 à 820.

L'Est a monté de 665 à 680; il est resté à 677 50.

Le Lyon-Méditerranéo a monté de 890 à 916 25; il est resté à 912 50.

Le Midi a repris de 507 50 à 520; il a fermé à 505.

L'Ouest a monté de 555 à 572 50; il est resté à 572 50.

Le Genève a monté de 530 à 540; le Dauphiné, de 552 50 à 555; les Ardennes nouvelles, de 475 à 487 50; le Béziers, de 165 à 175.

Les Autrichiens ont monté de 535 à 552 50; ils ont fermé à 545.

Les Lombards ont repris de 545 à 558 75; ils sont restés à 553 75.

Le Victor-Emmanuel a varié de 405 à 412 50; les Russes, de 500 à 497 50; les Saragosse, de 453 75 à 455.

Samedi. — La Bourse était très-bonne, toutes les valeurs étaient demandées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 20 à 69 75, et à terme de 30 à 69 80. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 25; la Banque, à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 805; l'Orléans, de 12 50 à 1,375; le Nord, de 7 50 à 935; l'Est, de 2 50 à 677 50; le Lyon, de 6 25 à 911 25; le Midi, de 7 50 à 515; l'Ouest, de 2 50 à 562 50; le Genève, de 10 à 540; les Ardennes nouvelles, de 5 à 485; les Autrichiens, de 2 50 à 548 75; les Lombards, de 2 50 à 555; les Victor-Emmanuel, de 5 à 415. Les Saragosse se sont tenus à 455.

Lundi. — La nouvelle de la signature du traité de paix définitif a produit un mouvement de hausse, mais les offres avaient reparu à la clôture. La rente n'a pu se soutenir au cours de 70 fr. qu'elle a atteint deux ou trois fois. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 fr. à 69 85, et à terme de 70 fr. à 69 80. Le 4 1/2 s'est tenu à 95 25; la Banque, à 2,825. Le Mobilier a fléchi de 13 75 à 791 25; l'Orléans, de 10 à 1,365; le Midi, de 1 25 à 513 75. Le Nord a monté de 5 à 940; le Nord nouveau, de 5 à 825; l'Est, de 3 à 680; le Lyon, de 2 50 à 912 50; l'Ouest, de 2 50 à 570. Le Genève s'est tenu à 540; le Dauphiné, à 552 50; le Béziers, à 175; les Romains, à 365; les Russes, à 500. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 550; les Lombards, de 2 50 à 556 25; les Saragosse, de 2 50 à 457 50. Les Victor-Emmanuel ont fléchi de 1 25 à 413 75.

Mardi. — Le marché a été calme. Les cours se sont soutenus sans beaucoup d'affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 20 c. à 69 65, et à terme de 65 à 69 75. Le 4 1/2 0/0 a monté de 25 à terme à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,825; le Crédit foncier, à 690. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 785. L'Orléans a repris de 2 50 à 1,367 50; les Autrichiens, de 1 25 à 548 75; le Genève, de 5 à 535. Le Nord s'est tenu à 940; le Dauphiné, à 555; les Béziers, à 175. Le Lyon a monté de 2 50 à 915. L'Est a fléchi de 2 50 à 676 25; le Midi, de 6 25 à 507 50. Le Victor-Emmanuel a monté de 1 25 à 415. Les Lombards se sont tenus à 557 50.

Mercredi. — Les cours étaient tenus sans variations importantes. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 69 75, et a fléchi à terme de 5 c. à 69 70. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 50. La Banque a monté de 10 à 2,835. Le Crédit mobilier a fléchi de 1 25 à 783 75; le Dauphiné, de 2 50 à 552 50; les Ardennes nouvelles, de 7 50 à 480; le Lyon-Méditerranée, de 2 50 à 912 50. L'Orléans a monté de 2 50 à 1,370; l'Est, de 3 75 à 680; le Midi, de 5 à 512 50; l'Ouest, de 2 50 à 572 50; le Genève, de 2 50 à 537 50; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 417 50. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 547 50; les Lombards, de 1 25 à 556 25; les Saragosse, de 5 à 455.

Jeudi. — Affaires nulles et prix lourds sur toutes les valeurs. Les variations étaient sans importance. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 69 60, et à terme de 5 c. à 69 65; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 95; la Banque, de 10 à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 785; le Midi, de 2 50 à 515. L'Orléans a fléchi de 3 75 à 1,366 25; le Nord ancien, de 5 à 935; l'Est, de 2 50 à 677 50. Le Lyon-Méditerranée s'est tenu à 912 50; le Nord nouveau, à 820; l'Ouest, à 572 50; le Genève, à 540; le Béziers, à 175. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 545; les Lombards, de 2 50 à 553 75; les Victor-Emmanuel, de 5 à 412 50. Les Russes se sont tenus à 497 50; les Saragosse, à 455.

Vendredi. — La Bourse a été vivement affectée par une baisse de 1/2 sur les consolidés anglais à Londres, et de 1 1/2 0/0 sur la dette intérieure à Madrid, ce que l'on attribuait à la probabilité de la guerre entre l'Espagne et le Portugal. Toutes les valeurs ont fléchi. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 20 c. à 69 40, et à terme de 20 c. à 69 45. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque, à 2,825. Le Crédit mobilier a fléchi de 10 à 775; l'Orléans, de 3 75 à 1,362 50; le Lyon-Méditerranée, de 6 25 à 906 25. Le Nord ancien s'est tenu à 935; le Nord nouveau, à 824. L'Est a fléchi de 1 25 à 676 25; l'Ouest, de 2 50 à 570; le Midi, de 5 à 510; le Genève, de 10 à 530. Les Autrichiens se sont tenus à 545. Les Lombards ont fléchi de 2 50 à 551 25; le Victor-Emmanuel, de 2 50 à 410; les Saragosse, de 1 25 à 453 75; les Romains, de 5 à 360.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser.	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	116.000	500	»	25 »»	jan.av.juil.	242 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	160 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »»	janv. juill.	400 »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	45 »»
Générale *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »»	avril	140 0/0 b.
Sécurité	A	300	5.000	/5	»»	....	43 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	117 50	avril.	70 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	125 »»	février....	0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	0 0/0 b.
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février....	31 0/0 b.
Mélusine	A	400	5.000	4/5	362 »»	mars.......	32 0/0 b.
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	30 0/0 b.
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	315 »»	février....	15 0/0 b.
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février....	22 0/0 b.
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »»	février....	11 0/0 b.
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril.	310 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	626 »»	mars......	150 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril......	14 0/0 b.
Soleil	A	1.000	6.000	4/5	845 »»	avril......	120 0/0 b.
France	A	2.000	5.000	1/5	200 »»	avril......	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	1/5	325 »»	avril......	90 0/0 b.
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril......	80 0/0 b.
Aigle	A	400	000	2000	200 »»	avril......	25 0/0 b.
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril......	5 0/0 b.
Confiance	A	900	5.000	4000	Néant	avril......	3 0/0 b.
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril......	17 1/2 0/0
Générale ....*Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 2 ans	173 0/0 b.
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	400 »»	t. les 4 ans	29 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ns.	15 1/2 0/0
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 ns.	1 0/0 p.
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	45 »»	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril......	pair
Omnibus Paris *Transports terr.*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	865 »»
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	jui	400 »»
Omnibus de Lyon	C	70.000	100	10	Néant	....	45 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	41 25
Omnibus des ch. de fer	C	2.200	300	»	16 »»	janv. jl.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	»	4 »»	....	»»» »»
Comp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars......	41 25
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	69.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1220 »»
— act. de jouiss.	A	69.000	1/69000	»	8 30	1er juin....	91 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.900	1.000	»	50 »»	avril, oct.	980 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	141 50
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	925 »»
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	1165 »»
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	305 »»	févr. août	6000 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	715 »»
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	»»» »»	....	»»»» »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		400	....	»»»» »»
Canalisation de l'Ebre	A	63.000	537 50	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct..	150 »»
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	»»» »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	325 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 »»	janv. juill.	600 »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	50 »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	210 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	316 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/2000	»	»» »»	....	140 »»
Armements Barbey et Cie.	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	éant	avril oct..	300 »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	220 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb	»»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai.	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.400	1.000	»	35 »»	avril......	400 »»
Monceaux-Saint-Etienne	Civ.	2.900	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy	C	80.000	500	»	26 »»	févr. août.	725 »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Charlotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	700 »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Epinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb	1500 »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	133 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	9	....	133 75
St-Etienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	136 25
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	238 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	163 »»
Grand Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	750 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	130 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem	65 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	410 »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	510 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	16 »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	110 »»
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août......	15 »»

DÉNOMINATION.	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser.	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu.
Tenès (cuivre)............ *Mines*	C	24.000	100	»	Néant	....	40 »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	250 »»
Santander	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	405 »»
Vieille Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov..	300 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	920 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »»	octobre ...	250 »»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre ...	60 »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	545 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av..	»»» »»
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov..	97 50
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	....	670 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc..	2100 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc...	425 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	24.000	500	»	70 »»	juin déc...	740 25
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1060 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	60.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	985 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	205 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	320 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	41 »»	mai, nov	415 »»
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	300 »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai, novem	340 »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »»	....	627 50
Firminy		»	250	»	»» »»	....	175 »»
Pont-Levêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	290 »»
Monceau-s. Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	710 »»
Providence Belgique	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre	1400 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill	140 »»
J.-F. Cail et Cie........ *Usines*	C	14.000	500	»	97 »»	sept. mars.	655 »»
Garonne	C	70.000	100	10	Néant	....	85 »»
Chameroy	C	4.000	500	»	»»	juin, déc.	705 »»
Gandillot	C	2.200	250	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
...uc impér. de Lyon *Immeubles*	A	24.500	1/24500	»	2 »»	....	150 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juill	101 25
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néan	....	195 »»
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem	847 50
Union des Gaz	C	31.000	250	»	»» »	janvier..	70 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril oct	175 »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb	350 »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	17 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept	30 »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill	480 »»
Calais	C	1.070	1.000	»	20 »»	janv. juill.	310 »»
Saint-Etienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	1600 »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	125 »»	janv. juill	2100 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1510 »»
Wazemmes	C	2.100	400	»	12 50	1er octobre	175 »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	175 »»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août......	555 »»
Colon	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Lainière	C	1.400	500	»	42 »	....	» »»
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	»	30 »»	30 avril...	450 »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	100	2.500	»	600 »»	....	5.400 »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon	C	21.000	500	»	0 »»	....	105 »»
Oignies, Belgique	A	22.000	500	»	30 16	septembre.	475 »»
Aix-la-Chapelle Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre.	60 »»
Sétif (colonies de) .... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Riche et C. Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	100 »»
Caoutchouc souple	C	50.000	60	»	12 »»	31 mars...	»» »»
Chollet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	40 »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	18 »»	....	210 »»
2 Cirques (E. Dejean et Cie)	C	8.750	200	»	18 »»	5 fév. juill.	212 50

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort	Intérêts annuels		
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob	»»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris	60	27.000	125	34	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »»	janv. juillet	490 75
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1672	30 »»	avril octob	505 »»
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1125 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	980 »»
Carmaux (Charbonnages)	270	2.400	500	90	15 »»	janv. juill	»»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	16	25 »»	janv. juillet	445 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	475 »»
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	[illegible] »»
Châtillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb	238 50
Horme anc.	175	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	452 50
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept	270 »»
J.-F. Cail et Cie	60	8.000	150	11	20 »»	janv. juill.	465 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	513 75
Gaz de Paris	410	21.500	500	45	25 »»	janv. juillet	445 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	15	50 »»	janv. juillet	1065 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 15 AU 21 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
14.5	2020	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1370 »	1375 »	1375 »	1385 »	1362 50	1367 50	1361 50	1360 »	1367 50	1366 25	1370 »	1372 50
919	1385	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	935 »	935 »	940 »	940 »	940 »	940 »	935 »	940 »	932 50	935 »	934 »	935 »
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	822 50	820 »	825 »	826 25	825 »	...	822 50	...	820 »	...	817 50	823 »
1018	1900	99	500.000	500	»	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	675 »	677 50	680 »	676 75	675 »	676 25	680 »	680 »	677 50	678 »	677 50	676 25
1363	3838	»	643.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	907 50	911 25	911 25	912 50	915 »	915 »	915 »	912 »	915 »	912 50	907 50	908 25
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Midi	510 »	515 »	515 »	513 75	510 »	507 50	510 »	512 50	515 »	515 »	511 50	510 »
1106	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	567 50	562 50	570 »	567 50	572 50	570 »	572 50	572 50	572 50	...	572 50	570 »
220	234	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	540 »	540 »	540 »	540 »	540 »	535 »	540 »	537 50	540 »	...	532 50	530 »
52	52	99	36.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	175 »	172 50	175 »	...	177 50	175 »	175 »	175 »	170 »	175 »	170 »	...
134	208	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	552 50	...	553 50	556 »	553 50	...	552 50	552 50	...	...	552 50	...
154	420	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	460 »	460 »	...	...	460 »	460 »	460 »	...	457 50	...	...	...
»	»	»	84.000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	460 »	465 »	...	...	460 »	457 50	460 »	...	...	...	...	...
33	»	99	18.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1323	1311	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	550 »	548 75	551 25	550 »	547 50	548 75	547 50	549 25	545 »	545 »	545 »	545 »
214	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	415 »	415 »	415 »	413 75	413 75	415 »	417 50	417 50	412 50	415 »	410 »	...
»	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	...	...	300 »	...	...	...	...	...	497 50	497 50	...	...
»	»	»	»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	...	475 »	476 15	...	...	...	...	...	475 »	476 25	475 »	476 25
50	173	99	60.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	300 »	»	300 »	»	300 »	»	300 »	»	300 »	»	295 »	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	»	...	»	...	»	445 »	»	...	»	...	»
102	179	»	57.395	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1859	Saragosse	455 »	455 »	457 50	...	455 »	460 »	456 25	455 »	455 »	455 »	453 75	452 50
1306	3133	99	312.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	553 75	553 75	557 50	557 50	556 »	557 50	556 25	556 25	555 »	553 75	552 50	554 25
»	610	99	170.000	500	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	...	...	385 »	...	...	...	385 »	...	...	...	380 »	...
14	14	99	7.000	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	»	»	...	»	»	»	»	...	»	...	»
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Xérès	...	...	...	...	...	»	...	...	...	...	...	»
»	»	99	36.000	500	...	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	»	...	»	...	»	...	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursem^t	Prix d'émissions	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	15	17	18	19	20	21
1848	5.000	1906	»	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1842-1849	12.000	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	St-Germain (nouvelles)	...	...	»	»	...	»
1843	2.775	1901	1100	»	1.250	mars.	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 »	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	1000 »	...
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 »	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	...	1005 »	...
1843	6.100	1903	»	»	1.250	mars.	50 »	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1850	30.000	1903	»	»	1.250	»	50 »	Dº.	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 »	Dº.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	24.530	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 »	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	965 »	...	...	965 »	...	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 »	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1852	80.000	1905	1050	»	1.250	septembre	50 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1010 »	1010 »	1010 »	1010 »	1010 »	...
1847-1854	26.750	1898	divers	»	1.250	novembre.	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	950 »	950 »	...	...	...	950 »
1852	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 »	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	492 50	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 »	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	502 50	502 50	...	502 50	502 50	502 50
1852	368.898	1952	divers	»	650	avril.	25 »	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 »	490 »	490 »	490 »	490 »	490 »
»	3.803	1905	»	»	560	juillet.	20 »	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.000	1943	500	»	400	»	15 »	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 »	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1851	131.407	1951	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Grand-Central (anciennes)	...	...	292 50	...	292 50	...
1856	255.100	1959	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »	290 »
1853	63.043	1952	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	...	290 »	...	...	291 25	...
1856	264.900	1956	divers.	»	500	avril.	15 »	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50	...
1852-1857	1102.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	298 75	298 75	298 50	291 50	291 50
1851-1857	635.000	1906	divers.	»	500	mai.	15 »	Dº.	Nord	297 50	298 25	297 50	297 50	297 50	297 50
1855	87.719	1904	285	»	500	décembre	15 »	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	292 50	...	292 50	...	...	292 50
1857	51.545	1954	»	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Dº (nouvelles)	290 »	...	[illegible]	290 »	290 »	...
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 »	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	290 »	290 »	290 »	290 »	291 50	291 50
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 »	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	288 75	288 75	288 75	288 75	290 »	290 »
»	211.400	1953	285	»	500	décembre.	15 »	Dº.	Bourbonnais	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50	292 50
»	240.788	1957	285	»	500	juin	15 »	Dº.	Midi gar.	288 75	288 75	288 75	288 75	288 75	290 »
»	22.610	1956	280	»	500	»	15 »	avril, octobre.	Bességes à Alais	...	271 25	270 »	271 25	271 25	271 25
1857	398.367	1949	270	»	500	mai.	15 »	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	288 75	290 »	290 »	290 »	292 50	296 »
»	36.277	1955	»	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Ardennes	286 25	286 25	287 50	286 25	287 50	291 »
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 »	Dº.	Dauphiné gar.	286 25	286 25	286 »	286 25	288 75	290 »
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 »	Dº	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	287 50	287 50	287 50	287 50	291 25	291 25
»	361.635	1948	275	»	500	»	15 »	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	...	260 »	260 »	261 25	262 50	261 25
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	253 75	253 75	251 75	255 »	255 »	255 »
1858	».»	1961	250	»	500	»	15 »	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	240 »	240 »	238 75	240 »	240 »	241 »
1858	100.000	19[illegible]3	»	»	500	avril	15 »	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	255 »	255 »	255 »	255 »	255 »	257 50
1859	24.576	1957	260	»	500	»	15 »	Dº.	Cordoue à Séville	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »
1859	»	1906	»	»	500	»	15 »	Dº.	Séville à Xérès	237 50	237 50	2[illegible] 75	2[illegible] 75	237 50	...
»	100.500	1907	110	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	122 50	121 75	123 »	123 »	123 75	123 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination.	Samedi 15 Comptant.	Samedi 15 Terme.	Lundi 17 Comptant.	Lundi 17 Terme.	Mardi 18 Comptant.	Mardi 18 Terme.	Mercredi 19 Comptant.	Mercredi 19 Terme.	Jeudi 20 Comptant.	Jeudi 20 Terme.	Vendredi 21 Comptant.	Vendredi 21 Terme.
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	69 75	69 80	69 85	69 80	69 85	69 75	69 75	69 70	69 80	69 85	69 40	69 65
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 05	70 1.	70 10	70 20	69 95	70 05	70 45	70 15	69 80	69 90	69 70	69 65
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	95 25	...	95 25	...	95 ...	95 50	95 50	...	95 ...	95 15	95 ...	...
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2835 »	»	2835 »	»	2845 »	»	2835 »	»	2825 »	»	2825 »	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	640 »	»	640 »	...	640 »	»	...	»	640 »	»	640 »	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	...	...	...	...	690 »	...	690 »	...	690 »	...	690 »	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	470 »	»	470 »	»	470 »	»	472 50	»	475 »	»	475 »	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	450 »	»	450 »	»	...	»	450 »	»	450 »	»	450 »	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 dº dº	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»	91 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	965 »	»	965 »	»	...	»	967 50	»	...	»	967 50	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	802 50	805 »	794 60	788 75	791 50	785 »	790 »	783 75	783 75	785 »	773 75	775 »
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1130 »	»	...	»	1130 »	»	1130 »	»	1135 »	»	1135 »	»
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	461 75	»	461 75	»	465 »	»	463 75	»	465 »	»	465 »	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	222 50	»	223 50	»	230 »	»	224 50	...	224 50	»	222 50	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	96 1/8	»	96 1/8	»	96 1/8	»	96 1/8	»	96 1/8	»	96 »/»	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	99 1/2	»	100 1/8	»	100 1/8	»	... »/»	»	100 1/4	»	100 1/4	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	85 75	»	85 75	»	85 25	»	85 75	»	85 50	»	85 »	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	...	»	54 50	»	...	»	...	»	54 25	»	...	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	... »/»	»	84 »/»	»	84 »/»	»	84 »/»	»	83 1/2	»	... »/»	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	85 »/»	»	84 »/»	»	85 3/4	»	84 »/»	»	84 3/4	»	84 1/4	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	34 3/4	... »/»	34 »/»	... »/»	33 3/4	... »/»	... »/»	34 3/4	33 3/4	... »/»	33 »/»	... »/»
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	45 1/4	»	45 1/2	»	45 1/4	»	46 »/»	»	... »/»	»	45 1/2	»
Dº Dº 1856, jouissance juillet 1859	44 1/4	... »/»	44 1/8	... »/»	44 1/8	45 1/2	44 3/4	... »/»	44 3/4	... »/»	44 1/2	... »/»
Dº intérieur, jouissance juillet 1859	43 1/8	43 1/8	43 »/»	43 »/»	43 5/8	43 3/8	43 1/2	43 5/8	43 1/2	43 1/2	42 1/4	42 1/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

Digitized by Google

N° 999 — 18e ANNÉE — N° 44 — SAMEDI 29 OCTOBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

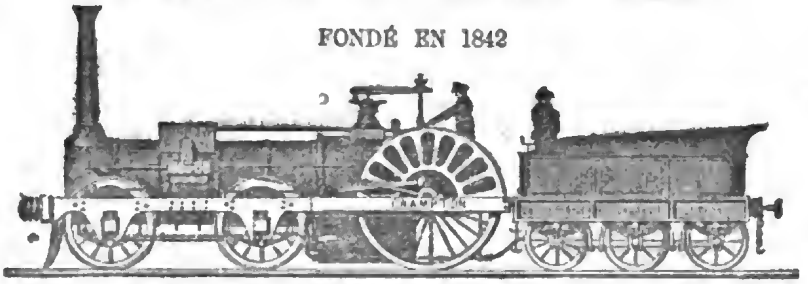
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements.... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIEV, DAVIES ET C°, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre 1859 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *lundi* 28 *novembre* 1859, à huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99 ;

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz ;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

Aux termes de l'art. 29 des statuts, cette nouvelle assemblée sera appelée à délibérer valablement, quel que soit le nombre des actions représentées.

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée seront valables pour la seconde.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 889.— Projet d'un chemin de fer de grande jonction de Tours à Gannat, 890. — Société anonyme du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse, 891.—Travaux dans les départements, 891.—Ville de Marseille, 892.— Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 892.— Commerce, 892. — Chemin de fer Hainaut et Flandres, 893.— Chronique des chemins de fer, 893.— Chemins de fer du Dauphiné, 894. — Avis aux actionnaires, 895.— Bulletin des recettes de la semaine, 895.— Banque d'Angleterre, 896.— Actes officiels, 896.— Jurisprudence, 897. — Société des ingénieurs civils, 897.— Forges, 898.— Recettes, 899-900. — Annonces, 900-901.— Chronique de la Bourse, 902.— Tableau des valeurs industrielles, 903.— Bourse, 904.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le marché n'est pas sorti cette semaine de la stagnation à laquelle nous sommes maintenant accoutumés.

Lundi dernier, on s'était alarmé de la prétendue opposition de l'Angleterre à l'expédition espagnole contre le Maroc ; la rente est descendue à 69 10. Le lendemain, on s'est rassuré ; la rente à monté à 69 45.

Impuissance à la hausse comme à la baisse, tel est le véritable état du marché.

L'organisation des assesseurs, sur laquelle on paraît compter pour donner un peu de ressort aux transactions, n'est pas achevée. Une assemblée extraordinaire des agents de change doit avoir eu lieu aujourd'hui vendredi ; les questions pendantes devaient y être tranchées, à ce que l'on assure, par le suffrage universel.

En tous cas, on espère que la nouvelle organisation pourra fonctionner à partir de la liquidation prochaine.

Les travaux de la conférence de Zurich touchent à leur terme, et l'on ne doute plus de l'adhésion de l'Angleterre à la réunion d'un congrès.

Il paraît qu'aux termes du traité de paix, la France doit avancer une somme de 100 millions pour le compte du Piémont, à valoir sur les engagements de ce pays envers l'Autriche.

De son côté, le gouvernement piémontais ouvre un emprunt de 100 millions en rentes. Aux termes du décret royal, la Banque royale de Turin et la Banque de Savoie devront reprendre leurs paiements en espèces dès que cet emprunt aura été réalisé.

Dans l'état actuel du marché, il ne se produit de mouvement que sur les nouvelles politiques plus ou moins accréditées qui circulent chaque jour. Ces mouvements n'affectent que la rente toute seule. Les chemins, de plus en plus délaissés par la spéculation, n'éprouvent plus que des variations insignifiantes de 1 fr. 25 ou 2 fr. 50.

Les recettes sont toujours très-avantageuses et accusent des produits bruts et kilométriques supérieurs à ceux de 1858.

Digitized by Google

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 60, ferme à 69 45.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 fr. ferme à 95 fr.

L'emprunt est coté 79 10.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	51.49 0/0
Ardennes	31.27 0/0
Lyon-Genève	17.13 0/0
Dauphiné	16.78 0/0
Orléans	14.65 0/0
Est	14.00 0/0
Ouest suisse	13.»» 0/0
Ouest	11 11 0/0
Midi	9.30 0/0
Saragosse	5.24 0/0
Nord	4 62 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	3.95 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	».96 0/0
Autrichiens	5.10 0/0
Bessèges a Alais	6.14 0/0
Union Suisse	8.08 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	21 octobre	28 octobre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 45	69 45	»» »»	» »·
Banque de France	2825 »	2835 »»	10 »»	»» »·
Consolidés	96 »/»	96 »/»	»·»/»	· »/»
Crédit foncier	690 »»	690 »»	» »»	»» »»
Crédit mobilier	775 »»	776 25	1 25	»» »»
Comptoir d'Esc[te]	640 »»	640 »»	» »»	» »»
Orléans	1367 50	1360 »·	» »»	7 50
Nord	935 »»	932 50	» »»	2 50
Nord nouveau	825 »·	817 50	» »»	7 50
Est	676 25	675 »»	» »»	1 25
Paris-Méditerran[e]	906 25	908 75	2 50	» »»
Midi	510 »»	508 75	» »»	1 25
Ouest	570 »»	565 »»	» »»	5 »»
Genève	530 »·	525 »»	» »»	5 »»
Dauphiné	552 50	550 »»	» »»	2 50
Graissessac-Béziers	170 »»	170 »»	» »»	»» »·
Ardennes ancien	460 »»	460 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	487 50	487 50	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	545 »»	538 75	» »»	6 25
Victor-Emmanuel	415 »»	412 50	» »»	2 50
Russes	476 25	470 »»	» »»	6 25
Romains	360 »»	350 »»	» »»	10 »»
Sud-Autrich.-Lombards	551 25	548 75	» »»	2 50
Saragosse	452 50	450 »»	» »»	2 50

PROJET D'UN CHEMIN DE FER DE GRANDE JONCTION DE TOURS A GANNAT.

Nous avons sous les yeux un projet de chemin de fer qui, partant de Tours, se relierait à Gannat au chemin de fer de Paris à Clermont, en passant par Loches, Châteauroux, Montluçon et Commentry.

Sans entrer aujourd'hui dans l'examen critique du projet lui-même et du système qui l'a inspiré, nous croyons cependant devoir indiquer le tracé et le but de la ligne proposée.

Le chemin de fer de Tours à Gannat, l'une des plus importantes des lignes secondaires qui, dans la pensée de l'auteur du projet doivent servir de lignes de jonction entre les grandes artères et abréger ainsi les distances, serait destiné à relier les bassins du Rhône, de la Haute-Loire et de l'Allier avec ceux de la Seine-Inférieure et de la Loire-Inférieure. Cette ligne aurait exactement la direction que suit dans cette partie de la France le courant des affaires, et ainsi que l'a fait remarquer la chambre consultative des arts et manufactures de Châteauroux, il est plus logique « de ployer les voies de communication à un mouvement d'affaires déjà constitué que de ployer le mouvement des affaires à des voies de communication encore en projet. »

La ligne projetée traverserait d'ailleurs des contrées entièrement privées de voies navigables ; elle agirait sur le transit du nord-est au sud-est, et s'exercerait également sur le mouvement propre des localités traversées. Cette ligne serait donc comme le trait-d'union entre le réseau breton-normand par Tours, et les trois lignes partant de Gannat et se dirigeant, l'une vers l'Italie et la Suisse par Roanne, Tarare, Lyon et Grenoble, l'autre se rendant à Bordeaux et à Toulouse, enfin la troisième allant se souder au chemin de fer du Midi.

De là des communications plus rapides et plus directes entre le nord-ouest d'une part, l'est et le sud-est de l'autre. Ainsi les principales abréviations résultant de l'établissement de la nouvelle ligne seraient les suivantes :

De Gannat au Mans, Rennes et Brest, 239 kilom. ;

De Gannat à Poitiers, Rochefort, la Rochelle, Niort, 288 kilom. ;

De Gannat à Tours, Nantes et Napoléon-Vendée, 343 kilom.

Les points extrêmes fixés de Tours à Gannat, les points intermédiaires seraient :

Châteauroux, station principale du chemin de fer de Paris à Limoges;

Montluçon, point d'intersection de deux chemins de fer sur Moulins, Bourges et Limoges, tête du canal du Berri et foyer d'importants établissements industriels et métallurgiques ;

Commentry, centre des exploitations houillères du centre.

La ligne de 247,885 mètres se trouverait ainsi divisée naturellement en trois sections :

Le tracé prendrait son point de départ à la gare de Tours, et emprunterait sur 1,622 m. de longueur jusqu'au delà du pont sur le Cher, la ligne de Bordeaux. De là il se dirigerait vers la vallée de l'Indre en franchissant le plateau de Chambray. Le tracé suivrait ensuite la vallée depuis Cormery jusqu'à Châteauroux et au delà.

Cette section comprendrait dix stations : Chambray, Cormery, Reignac, Loches, Saint-Martin, Châtillon, Cloin, Saint-Genou, Buzançais et Villedieu.

De Châteauroux où elle se soudrait au chemin de Vierzon, la ligne quitterait le bassin de l'Indre pour entrer dans celui du Cher et traverserait le plateau qui sépare les deux vallées vers Châteaumeillant et Culan.

Elle franchirait le vallon profond de l'Arnon sur un viaduc de 39 mètres de hauteur, et entrerait à Saint-Désiré dans l'arrondissement de Montluçon.

Après un parcours de 96 kilomètres, le tracé se rattacherait à la gare du chemin de fer de Moulins, dans le faubourg de Montluçon.

La Compagnie de Montluçon à Moulins ayant déjà établi dans le vallon de l'Amazon une ligne directe de Montluçon à Commentry, qui rend superflue une communication parallèle entre ces deux villes, on emprunterait le tronçon qui s'élève du fond de la vallée jusque sur le plateau des houillères, et la ligne ne recommencerait son tracé qu'à partir de la gare même de Commentry, à une altitude de 373 mètres.

Là encore le chemin devrait franchir un nouveau plateau vers le faîte qui sépare le bassin du Cher de celui de l'Allier, pour atteindre la plaine de Gannat.

Dans cette section, neuf stations seraient établies : Ardentes, Mers, la Châtre, Montlevicq, Châteaumeillant, Culan, Saint-Désiré, la Chapelaude et Domerat.

Pour la troisième section, le tracé porterait directement de Commentry sur le col au-dessus de Villas, en franchissant le vallon de l'Œil, et la traversée de la route de Montaigu à Montmarault, au moyen de deux viaducs et d'un tunnel de 375 mètres. De là le tracé descendrait par la vallée de la Bouble jusqu'à la Sioule et à Gannat. Sept stations seraient établies dans cette dernière section : à Louroux, Montmarault, Vernusse, Chivat, Bellenave, Chalignat et Jeuzat.

En résumé, dit le projet, la ligne projetée n'offre pas de difficultés sérieuses; il ne se rencontre de travaux d'art importants que dans un très-court espace, et ces ouvrages mêmes n'atteignent que des proportions très-ordinaires dans les pays accidentés.

Les pentes et rampes n'excèdent pas 0m,010, et les rayons des courbes ne descendent que rarement à 500 mètres. Ces conditions sont plus favorables que celles que l'on admet généralement aujourd'hui dans les projets.

Les villes que traverse la ligne, Tours Châteauroux, Montluçon, Commentry, et

Digitized by Google

Gannat, sont pourvues de gares; la ligne nouvelle n'aurait qu'une dépense peu importante à faire pour leur agrandissement, s'il y avait lieu.

Dans les vingt-sept stations qu'elle devrait établir, cinq seulement sont de troisième ordre : celles de Loche, Châtillon, Buzançais, la Châtre et Châteaumeillant; les vingt-deux autres sont des stations de quatrième ordre.

Le chemin projeté parcourt les parties les plus peuplées des départements qu'il traverse; et il suit, pour ainsi dire, la voie que lui a tracée l'industrie concentrée sur son parcours. Des foires, au nombre de quatre cent trente, qui ont lieu à toutes les époques, et dont plusieurs durent huit jours, maintiennent pendant toute l'année les populations en mouvement.

Six cent quarante et un châteaux, habités la plupart par de riches propriétaires, donnent au pays une physionomie qu'on retrouverait difficilement dans une autre partie de la France.

Enfin les eaux de Vichy, de Néris, du Mont-Dor, celles moins connues de Saint-Pardoux, d'Hauterive (Allier) et d'Evaux (Creuse), apporteraient aussi leur contingent au trafic.

Le chemin de fer projeté prend dans tout son parcours la circulation de la route impériale n° 143, de Tours à Clermont; mais d'autres routes encore, tant impériales que départementales, concourraient à l'alimenter d'une manière plus ou moins directe; telles sont les routes impériales n° 142, entre le Blanc et Clermont; n°s 145 et 146, de Montluçon à Varennes, dans l'Allier; n° 76, dans l'Indre-et-Loire, et n° 151 bis, dans l'Indre; telles sont les routes départementales de Bléré à Châteauroux par Montrésor et Ecueillé, et de Montbazon à Preuilly et Buzançais par Mézières, dans l'Indre et l'Indre-et-Loire; celles de Châteauroux à Lignières et à Aigurande, dans l'Indre; et dans l'Allier, celles de Culan à Montluçon, de Gannat à Montmarault, et de Gannat à Montaigut.

Enfin, sur une distance de 265 kilomètres qui séparent les deux points extrêmes de Tours à Gannat, 248 seulement resteraient à construire pour réaliser la jonction projetée, et cette faible lacune compléterait une ligne de 12 à 1,400 kilomètres qui, de la Manche et de l'Océan aboutirait aux frontières de la Suisse et de la Méditerranée.

Ainsi que nous l'avons dit en commençant nous n'avons entendu ni approuver, ni critiquer, mais analyser seulement aujourd'hui le projet du chemin de fer de Rouen à Gannat. En principe, il nous a paru répondre à une idée vraie et à un besoin réel qui peuvent se résumer ainsi : La surface de la France se trouvant divisée par son réseau actuel de chemins de fer en un certain nombre d'espaces triangulaires qui ont leur sommet commun à Paris, et vont en divergeant vers les frontières, il y a lieu, pour compléter le système de communication à grande vitesse, de relier entre elles ces grandes artères par des lignes de jonction qui abrègent la distance en évitant la nécessité de rappel au sommet commun.

Reste, bien entendu, la question de détails et d'exécution en ce qui concerne le chemin lui-même, et que nous réservons tout entière.

J.-G. Bornot.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Nous publions plus loin l'avis de clôture de la souscription aux actions de la Société anonyme du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.

Le but de ce chemin de fer est de relier Lyon avec le plateau de la Croix-Rousse, peuplé d'environ 40,000 habitants et au camp de Sathonay, situé derrière la Croix-Rousse.

Il résulte d'une note publiée à ce sujet par l'administration municipale de Lyon, note qui a paru dans notre dernier numéro, que le chemin de fer projeté desservira environ 80,000 habitants, et que le trafic s'exercera sur une circulation qui, dans l'état actuel, n'est pas moindre de 30,000 individus par jour et de 260,000 tonnes de marchandises par an.

Un capital de deux millions suffit pour l'exécution de ce chemin; 1,700,000 fr. étaient souscrits d'avance; et 300,000 fr., soit 600 actions seulement ont été mis à la disposition du public. La souscription, qui sera close le 31 octobre, dépassera sans doute de beaucoup le chiffre trop minime qui avait été réservé à la souscription publique.

F. Grimaud.

TRAVAUX DANS LES DÉPARTEMENRS.

Le *Moniteur* des 21, 22 et 24 octobre, publie douze décrets que nous reproduisons ci-après aux actes officiels, et qui sont tous relatifs à de grands travaux d'utilité publique dans les départements.

La première série de ces décrets insérés au *Moniteur* du 21 s'applique aux départements de Saône-et-Loire, de la Seine-Inférieure et de la Loire.

Les travaux à exécuter dans le département de Saône-et-Loire sont relatifs à la construction dans la vallée de Montaubry d'un réservoir d'eau destiné à l'alimentation du canal du Centre et d'une retenue de la Dheune qui doit compléter une amélioration depuis longtemps réclamée.

La dépense est évaluée à 520,000 fr.

Dans la Seine-Inférieure il s'agit d'exécuter, sauf les modifications qui y ont été apportées, les projets de travaux autorisés au port du Havre par la loi du 5 août 1844, pour la construction d'une écluse dite de la Citadelle et d'une forme de radoub.

L'excédant des dépenses résultant des modifications apportées au projet primitif est évalué à 6,060,000 fr.

Les travaux à faire dans la Loire-Inférieure consistent en l'établissement d'un barrage au lieu dit le Gouffre-d'Enfer, dans la commune de Rochetaillée. Ce barrage est destiné à protéger la ville de Saint-Etienne contre les inondations du Furens.

La part contributive de l'État dans ces travaux est fixée à la somme de 570,000 fr.

Les décrets compris au *Moniteur* du 22 octobre sont relatifs : 1° à l'établissement de quais sur la rive gauche de la Loire, à droite de la ville de Tours, destinés à protéger cette ville contre les crues du fleuve.

La dépense de l'État dans ces travaux est évaluée à 752,666 fr.;

2° A l'agrandissement du port de Cette; travaux évalués à 2,440,000 fr.;

3° Aux travaux du bassin Napoléon au port de Marseille, évalués à 15,500,000 fr.

Les décrets portés au *Moniteur* du 24 sont au nombre de six :

Le premier est relatif à l'exécution des travaux nécessaires pour l'exhaussement de la retenue d'Audrésy.

La dépense est évaluée à 725,100 fr.

Le second concerne les travaux projetés pour mettre la ville de Lyon à l'abri des inondations du Rhône et de la Saône.

La dépense évaluée, à 12,600,000 fr., sera supportée par moitié par l'État et par la ville de Lyon.

Le troisième se rapporte à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration de la Loire entre Nantes et l'Ile Thérèse, évalués à 4 millions.

Le quatrième est relatif à l'endiguement de la rive droite du Rhône au droit de la ville d'Aramon.

La part de l'Etat dans la dépense, montant à 130,000 fr., est fixée aux deux tiers.

Le cinquième concerne l'exécution des travaux nécessaires pour l'exhaussement de la digue et des quais de Tain.

Enfin le sixième décide l'exécution des travaux nécessaires pour la création d'un port de commerce dans l'anse du Porstrein, et les dépenses sont évaluées à 15 millions de francs.

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir l'importance de ces divers décrets qui peuvent être considérés comme les préludes des grands travaux d'utilité publique destinés à inaugurer l'ère de paix dans laquelle la France vient d'entrer.

On sait quelle est l'importance du canal du Centre qui, opérant la jonction de la Saône à la Loire, forme, avec les canaux de Briare et de Loing, une des plus grandes lignes de navigation entre le Midi et le Nord. C'est au canal du Centre qu'il faut attribuer le développement sans cesse progressif de l'exploitation du bassin houiller de Saône-et-Loire, la prospérité des mines de Blansy et des établissements métallurgiques du Creuzot. Il est donc juste que le gouvernement ait voulu améliorer une des artères les plus utiles de notre navigation intérieure, et parer pour l'avenir à l'insuffisance de l'alimentation du canal du Centre; insuffisance telle que les transports y sont interrompus pendant une

Digitized by Google

grande partie de l'année, et que l'an dernier le canal du Centre a eu 175 jours de chômage.

Parmi les décrets que nous venons de relater, quelques-uns ont pour but de préserver les villes de Lyon, de Saint-Etienne et de Tours du fléau des inondations ; d'autres ont en vue l'agrandissement ou l'amélioration de nos ports, et nous y reviendrons prochainement avec détails.

Quoi qu'il en soit, ce grand mouvement des travaux de la paix que nous signalions dans ce journal dès le mois d'août dernier s'opère et se complète sous l'impulsion puissante qui le dirige. En même temps que des travaux vont être entrepris pour mettre désormais les grands centres de population à l'abri de la crue des fleuves qui les traversent, les améliorations nouvelles des ports du Havre et de Marseille vont profiter à ces deux villes et développer encore les éléments de leur prospérité commerciale.

Sans doute de telles améliorations et de tels travaux sont de nature à réagir d'une manière favorable sur toutes les sources de la richesse nationale, et si, comme on a droit de l'espérer, une réglementation plus libérale est enfin accordée à l'esprit d'entreprise et au marché des fonds publics, nous verrons enfin la reprise commerciale, industrielle et financière qu'on attend depuis si longtemps.

J.-G. Boadot.

VILLE DE MARSEILLE.

Emprunt de 9,500,000 francs,

Autorisé par la loi du 14 juin 1859.

Emission par voie de souscription de 9,500 *obligations municipales (jouissance du* 1er *octobre* 1859).

Ces obligations sont de 1,000 fr. au porteur.

Elles sont productives d'intérêt à 5 0/0 l'an, à dater du 1er octobre 1859. Lesdits intérêts sont payables par semestre échu, les 1er avril et 1er octobre, à Marseille, à la caisse municipale.

Ces obligations sont affranchies des droits de mutation imposés aux valeurs mobilières.

Les versements devront être effectués de la manière suivante:

Fr. 200 en souscrivant ;
200 le 2 janvier 1860 ;
200 le 1er mars 1860
200 le 1er mai »
200 le 30 juin »

Les souscripteurs auront le droit, à toute époque, de payer par anticipation, et jouiront, dans ce cas, d'un escompte de 4 0/0 par an.

Les obligations seront remboursées au moyen de tirages au sort annuels et aux époques ci-après :

500,000 le 1er octobre 1862.
1,000,000 le 1er octobre 1863.
1,000,000 le 1er octobre 1864.
1,000,000 le 1er octobre 1865.
1,000,000 le 1er octobre 1866.
1,000,000 le 1er octobre 1867.
1,000,000 le 1er octobre 1876.
1,000,000 le 1er octobre 1877.
1,000,000 le 1er octobre 1878.
1,000,000 le 1er octobre 1879.

La souscription sera ouverte à partir du mercredi 2 novembre 1859 jusqu'au vendredi 18 du même mois, à Marseille, à la caisse municipale, tous les jours non fériés, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 21 OCTOBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 21 octobre
Paris-Méditerranée	58.864 27	906 25
Nord	48.183 »	935 »
Orléans	35.225 82	1362 50
Ouest	34.236 28	570 »
Bességes	29.514 03	460 »
Est	29.267 96	676 25
Genève	24.075 40	530 »
Midi	20.332 36	510 »
Ardennes	17.466 28	457 50
Dauphiné	17.246 87	552 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	41.106 28	551 25
Autrichiens (2)	22.689 53	545 »
	Au 14 octobre.	
Madrid à Alicante	18.709 19	455 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 10,753 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 21 octobre 1859 (2.05), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

COMMERCE.

Le *Moniteur* a publié le 21 de ce mois les tableaux des douanes pour le mois de septembre et pour les neuf premiers mois de l'année.

Il résulte de ces tableaux que l'importation a produit, pendant les neuf premiers mois de 1859, une somme de 142,250,597
Elle avait produit en 1858, 141,785,576
Et en 1857 143,180,538
C'est par conséquent une augmentation de 465,021 fr. sur 1858, et une diminution de 929,941 fr. sur 1857.

Les droits perçus à l'importation pendant le mois de septembre 1859, se sont élevés à 15,194,420
Ils s'étaient élevés en 1858 à 15,716.814
Et en 1857 à 15,967,537

C'est par conséquent une diminution de 522,394 fr. sur 1858, et de 773,117 fr. sur 1857.

On voit que les différences entre les trois années sont assez insignifiantes, soit pour le total des trois années, soit pour le mois de septembre, surtout si on tient compte de la crise américaine qui n'a cependant point influé d'une manière notable sur l'ensemble du mouvement commercial.

Les diminutions à l'importation pour le mois de septembre ont porté principalement sur les vins et eaux-de-vie, sur les céréales, le coton en laine, les fils et les toiles de lin ou de chanvre; sur les suifs, l'huile d'olive, le lin teillé et étoupes, les soies écrues et bourre, les sucres des colonies et les marchandises diverses.

Les vins et eaux-de-vie sont descendus de 10,357 en 1858 à 2,776 en 1859 ; les fils de lin ou de chanvre, de 55,849 à 27,653 ; les suifs, de 20,510 à 1,270 ; le lin teillé et étoupes, de 155,212 à 91,045 ; les sucres des colonies, de 4,399,333 à 3,266,311; enfin les marchandises diverses, de 2,442,428 à 1,005,074.

Les augmentations ont porté sur les bestiaux, sur les esprits, sur le cacao, le café, le chanvre teillé et étoupes, la cochenille, la graine de lin, de sésame, la houille, les huiles de graines, l'indigo, les laines en masses, la fonte, les fers étirés et en barres, l'acier, le cuivre, le plomb, le poivre, le soufre, les sucres étrangers, les viandes fraîches et salées. Tous ces articles ont présenté des augmentations notables.

Les exportations pour le mois de septembre ont été faibles, particulièrement en ce qui concerne les marchandises fabriquées et les articles de Paris, les modes, les tissus de laine et de soie, les savons, les verres et cristaux ; mais l'amélioration a été sensible pour la plupart des autres articles, notamment pour les bestiaux, les vins ordinaires, les eaux-de-vie de vin, les machines et mécaniques, les tissus de coton.

On a importé pendant le mois de septembre 472 quintaux de grains et 3,549 quintaux de farine, et on a exporté 332,793 quintaux de grain et 81,946 quintaux de farine.

Du mouvement des métaux précieux pour le mois de septembre il résulte que la circulation intérieure de l'argent a perdu pendant ce mois pour une valeur de 7,883,000 fr., et que celle de l'or s'est accrue de 25,593,300 fr. La circulation réunie des deux métaux présente une augmentation de 15,721,100 fr.

Pendant les neuf premiers mois de l'année, la circulation générale des deux métaux s'est augmentée de 280,099,880 fr. L'augmentation de la circulation de l'or est de 432 mil-

Digitized by Google

lions 135,100 fr. pour ces neuf mois, mais le mouvement d'émigration de l'argent ayant continué, la circulation de ce métal a diminué de 152,035;220 fr.

Les stocks présentaient à la fin du mois de septembre une nouvelle diminution sur le mois précédent pour les principales marchandises; mais l'ensemble est supérieur aux chiffres de l'année précédente. Le poids général des marchandises en entrepôt était, à la fin de septembre 1859, de 4,235,266 quintaux, contre 4,175,824 quintaux en 1858.

Le mouvement de la navigation pendant les neuf premiers mois donne, à l'entrée, 19,723 navires, et 3,111,279 en 1859, contre 18,389 navires et 2,862,961 tonneaux en 1858, et 19,804 navires et 3,182,503 tonneaux en 1857.

A la sortie on compte 16,315 navires et 2,379,841 tonneaux en 1859; 24,911 navires et 2,169,292 tonneaux en 1858, et 12,139 navires et 1,969,472 tonneaux en 1857.

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

On lit dans le *Journal de Gand* du 25 octobre :

« M. le ministre des travaux publics, voulant s'assurer de la situation du chemin de fer Hainaut et Flandres, et s'éclairer par lui-même sur des questions relatives à l'établissement de plusieurs stations et haltes, a parcouru et visité en détail, pendant deux jours de la semaine dernière, toute la ligne, depuis Saint-Ghislain jusqu'à Audenarde, et a paru à diverses reprises aussi frappé de l'état d'avancement des travaux que satisfait de leur bonne et solide exécution. M. le ministre était accompagné des ingénieurs en chef et des ingénieurs ordinaires des deux provinces, ainsi que de plusieurs des administrateurs de la Compagnie, et de M. Ch. Goschcler, directeur général.

» A Saint-Ghislain, point de départ de la ligne, M. le ministre a pu s'assurer que la Compagnie est en possession de tout le terrain nécessaire à l'établissement de la station, qui couvrira une superficie de plus de six hectares, sur laquelle il a déjà été amené 42,000 mètres cubes de remblai, sur une quantité totale de 72,000.

» De là, ce haut fonctionnaire s'est dirigé, en suivant le tracé de la ligne, jusqu'à son point de contact avec un embranchement du chemin de fer de Mons à Hautmont, vers l'endroit où un pont, de 8 mètres de hauteur, jeté sur le canal de Mons à Condé, et laissant un libre passage aux bateaux, est en cours d'exécution.

» Depuis ce point, M. le ministre a suivi le tracé de la ligne à pied, en traversant la tranchée de la Hamaide et l'emplacement de la station de Pomerœul, et a fait ensuite, dans un wagon découvert, un trajet d'environ 7 kilomètres qui l'a conduit jusqu'à la station de Blaton, où il a permis aux députations de plusieurs communes accourues pour le recevoir, ainsi qu'aux principaux intéressés des localités environnantes, de discuter en sa présence la question du choix entre l'établissement d'une station unique, destinée à desservir Blaton, Basècles et Péruwelz, et celui de deux stations, l'une plus rapprochée de Blaton, l'autre de Basècles.

» M. le ministre a examiné ensuite les divers emplacements des stations projetées ou demandées, et a continué sa course, en partie à pied, jusqu'à Leuze.

» A cette station a eu lieu un banquet, pendant lequel deux sociétés d'harmonie de Leuze se sont successivement fait entendre. M. le bourgmestre, à la tête de l'administration communale, dans un discours aussi remarquable par l'élévation des idées que par le bonheur des expressions, a remercié vivement M. le ministre de la haute sollicitude dont il faisait preuve pour les intérêts des provinces de Hainaut et de Flandres, en venant hâter, par sa présence, l'achèvement d'une ligne dont il a fait ressortir la haute importance pour leur prospérité, « et qui mettra la ville de Leuze, si intéressante par ses fabriques de tissus et de sucre, son commerce de graines et de farines, ses teintureries, ses manufactures de bonneterie, en communication directe d'une part avec la métropole industrielle des Flandres, d'une autre part avec le plus considérable des bassins houillers que possède la Belgique. »

» Le lendemain, au départ de Leuze, M. le ministre a suivi la ligne, depuis la tranchée de Grandmetz, longue de 1,100 mètres, où l'on remarque un beau viaduc en arc de cercle, jusqu'à Moustier; arrivé au remblais de Saint-Sauveur, une locomotive employée aux terrassements a conduit les visiteurs jusqu'à la station de Renaix.

» Après avoir reçu dans cette ville MM. les bourgmestre et échevins de la localité, M. le ministre a continué de parcourir la ligne jusqu'à Etichove, où il a visité en détail les travaux du tunnel, et de là s'est rendu à Audenarde, où a eu lieu un magnifique banquet offert par M. le bourgmestre Liefmans.

» En résumé, le résultat de cette visite d'inspection qui a été accueillie partout avec les plus vives démonstrations de joie et de reconnaissance par l'affluence des populations accourues de tous les points de la ligne sur le passage du cortége, a été de constater :

» Que sur la section comprise entre Saint-Ghislain et Leuze, où l'on trouve des tranchées de 19 mètres de profondeur et des remblais de 10 mètres, il ne reste qu'à effectuer un déplacement de 260,000 mètres cubes de terres qui pourra aisément s'achever dans l'espace de quatre mois; que l'on peut espérer de voir toutes les maçonneries des ouvrages d'art achevées avant le 15 novembre, et que les ponts attendent la pose de leurs tabliers en fer;

» Que, sur la section comprise entre Leuze et Renaix, et celle de Renaix à Etichove, où l'on trouve des remblais presque achevés, dont la hauteur varie de 8 à 11 mètres, sur des longueurs de 500 à 2,500 mètres, tous les travaux d'art sont achevés ou sur le point de l'être, la tranchée principale, celle de Saint-Sauveur, qui doit motiver, à elle seule, le déplacement de 72,000 mètres, est ouverte sur le tiers de sa longueur;

» Qu'il a été exécuté plus de 400,000 mètres cubes de terre de terrassements sur une quantité totale de 665,000;

» Que le tunnel est percé dans toute sa longueur et entièrement voûté, sauf une lacune de 50 mètres, les têtes de cet important ouvrage et une partie des pieds-droits sont maçonnés, et l'on peut en attendre l'achèvement avant la fin de l'année;

» Et que, enfin, sur la section comprise entre Etichove et Audenarde, dont l'exécution a été uniquement retardée par les délais qu'a nécessités l'approbation des plans pour la traversée d'Audenarde et le passage de l'Escaut, les travaux sont de trop peu d'importance pour pouvoir entraîner un retard sérieux dans la mise en exploitation de toute la ligne.

» Nous ne pouvons terminer ce récit sans joindre ici nos remercîments à ceux qui ont été publiquement exprimés à M. le ministre des travaux publics, dans plusieurs des localités qu'il a traversées, pour l'heureuse idée qu'il a conçue et réalisée de surveiller et d'activer, par sa présence, l'achèvement d'une ligne nouvelle que nous considérons comme étant d'un immense avenir pour notre province, et en particulier pour notre cité, autant que pour la province de Hainaut; et en même temps nous n'hésitons pas à féliciter la compagnie des efforts qu'elle ne cesse de faire pour triompher des obstacles de toute nature qu'elle a rencontrés à son début.

» Espérons que la marque de haute bienveillance qu'elle vient de recevoir l'engagera à y persévérer, et encouragera le personnel chargé de l'exécution des travaux à continuer de se montrer digne, par son zèle et son dévouement, des témoignages de satisfaction qu'il a eu le bonheur de recueillir dans cette circonstance. »

Pour extrait :

F. Grimard.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

L'Empereur a reçu, le 23 octobre, une députation du conseil d'administration de la Compagnie de Suez. Parmi ses membres se trouvaient le président, M. Ferdinand de Lesseps; MM. Elie de Beaumont, Jomard, le duc d'Albufera, Randoing, maire d'Abbeville et député; Arman, de Bordeaux, ainsi que plusieurs administrateurs étrangers venus à Paris pour l'audience accordée par l'Empereur.

La députation n'a eu qu'à se féliciter de la bienveillance avec laquelle elle a été accueillie et de l'intérêt que Sa Majesté a manifesté pour l'entreprise.

— Le *Bulletin des lois* a publié un décret impérial du 26 septembre qui approuve la convention provisoire passée le même jour entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Nord, et qui a pour objet le chemin de fer d'Hautmont à la frontière de Belgique.

— La chambre de commerce de Paris a communiqué aux journaux l'avis suivant :

« La chambre de commerce de Paris fait savoir aux intéressés que le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a décidé récemment qu'à l'avenir les maîtres de forge, constructeurs ou fabricants qui voudront importer de l'acier en barres, sous le régime de l'admission temporaire, seront tenus de faire connaître, dans leur demande même, les espèces d'acier nécessaires aux travaux qu'ils ont à exécuter, savoir : acier fondu, corroyé, de cémentation ou naturel, et acier puddlé. Ils devront également indiquer la forme, les dimensions et la quantité des diverses espèces ou échantillons qui formeront la fourniture en-

Digitized by Google

tière pour laquelle le bénéfice du décret est réclamé, de telle sorte qu'il soit bien établi que la matière première est en rapport direct avec les pièces à fabriquer, et que cette matière convient en réalité pour la fabrication industrielle de ces pièces.

» Enfin, et pour éviter toute perte de temps, les maîtres de forges, constructeurs ou fabricants devront, particulièrement lorsqu'il s'agira de machines d'une construction spéciale, joindre spontanément à leur demande, et sans attendre qu'ils leur soient réclamés, des dessins cotés des pièces d'acier finies qui permettent de faire une comparaison exacte entre les pièces d'acier à introduire et les objets à exporter, et, en outre, des copies ou extraits des marchés, spécifications ou cahiers des charges, qui stipulent l'espèce des divers aciers à employer. »

— M. Dufresne, de Cherbourg, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé chef de service des chemins de fer de Mézidon au Mans, de Serquigny à Rouen, de Saint-Cyr à Surdon, d'Argentan à Granville, embranchement de Saint-Lô et d'Honfleur, raccordement du chemin de fer de Cherbourg avec l'arsenal maritime.

— Le *Messager de la Manche* donne les informations suivantes sur l'état des travaux de l'embranchement de Saint-Lô (chemin de fer du Caen à Cherbourg) :

« Le pont de la Roque-Genest, en construction sur le canal de service des fours à chaux de M. Mosselman, a fait peu de progrès depuis un mois; on va s'en occuper très-activement, et s'il n'arrive aucun accident, il va être prochainement terminé. Le pont de la Buissonnière est sur le point d'être achevé; on va s'occuper de terminer les déblais de la dérivation de la Vire, afin de creuser son lit sous ce pont.

» La voie définitive se pose généralement partout, et aussitôt que les deux ponts en construction vont être achevés, les locomotives pourront circuler et distribuer sur la voie le ballast de sable qui doit venir de Molay-Littry, car la portion du ballast qui couvre en ce moment le terrain étant composé de pierres schisteuses, offrirait une circulation dure et difficile, et quoique les rails soient assujettis dans les coussinets, la voie n'en reste pas moins posée définitivement, parce que, au fur et à mesure de l'apport du sable, on la relève par parties non disjointes et on le dispose sous les traverses et sur le sol.

» On fait les rigoles pour l'écoulement des eaux dans les tranchées.

» Les maisons des gardes-barrières sont à peu près terminées; on s'occupe des aménagements intérieurs, tels que plafonds, enduits, peintures, etc.

» La démolition des maisons qui doivent ouvrir le chemin d'accès de la gare de Saint-Lô est terminée; on a commencé la maçonnerie des basses fondations des divers bâtiments; et, si nous sommes bien informés, la construction des stations ne sera pas une des raisons qui pourraient retarder l'ouverture de la ligne de l'embranchement.

» Non-seulement on s'occupe de la station *terminus* de Saint-Lô, mais on travaille également à l'établissement de celles de Pont-Hébert et Airel.

— On lit dans l'*Alsacien* de Strasbourg :

« L'ensemble des travaux de la voie de jonction des chemins français et badois est toujours poussé avec la plus louable vigueur. On peut dès maintenant être assuré que cette importante construction sera terminée avant l'époque fixée par le traité international.

» La principale et la plus difficile partie de cet immense travail, le pont fixe sur le Rhin, avance avec une rapidité prodigieuse. La grande pile de la rive française a déjà reçu une partie de son couronnement, et l'on peut juger de l'effet de cette hardie construction. Ce n'est pas sans étonnement que l'on voit sortir du fond de l'eau cette masse énorme de maçonnerie présentant un front de granit aux flots impuissants d'un fleuve jusqu'ici indompté. Désormais il sera obligé de se soumettre, et c'est en vain qu'il procédera par affouillements pour renverser les obstacles : il rencontrera des fondements solides de 22 mètres de profondeur qui annihileront toutes ses démonstrations hostiles. Chaque pile aura d'ailleurs à son arène en amont de puissants brise-glace qui couperont la masse d'eau et neutraliseront déjà en partie son action destructive.

» La maçonnerie de la seconde grande pile vers la rive badoise est déjà à fleur d'eau; dans peu de semaines elle aura, comme sa jumelle de la rive française, reçu son couronnement.

» Les travaux de foncement de celle des deux piles intermédiaires qui a été entreprise en premier lieu sont déjà arrivés à une profondeur de plus de 5 mètres. Chaque jour on pénètre de 50 à 80 centimètres, selon la nature plus ou moins résistante du sol. Mais on peut être assuré que dans un délai de deux à trois semaines on sera parvenu à la profondeur déterminée. Pour cette troisième pile, tout comme pour les deux premières, la maçonnerie en pierres de taille et en béton est élevée sur le caisson qui sert de chambre de travail aux ouvriers, à mesure que celui-ci pénètre dans le sol.

» Enfin on commence à rapprocher les diverses pièces de fer du caisson de la quatrième et dernière pile.

» Ce travail pourra être terminé pour l'époque où les fondements de la troisième pile seront arrivés à la profondeur normale.

» Les immenses travaux de creusement sur la rive française pour la construction de la culée avancent aussi rapidement.

» Il faut que chacune de ces culées soit établie sur des bases très-solides, puisqu'elles auront à supporter tout le poids et tout le jeu de la mécanique des ponts tournants qui seront établis de chaque côté pour le service de la batellerie.

» On commence aussi les travaux de creusement de la culée sur la rive badoise.

» De nombreux tailleurs de pierre sont occupés à préparer les blocs de grès destinés aux piles et aux culées. Les blocs de granit sont préparés dans les carrières et arrivent sur les lieux à peu près tout façonnés.

» Nous avons dit dernièrement que l'administration badoise, qui est chargée de la construction de la partie supérieure du pont, telle que treillage en fer, tablier, etc., fait confectionner, de son côté aussi, avec une grande rapidité, les matériaux nécessaires à la part qui lui est dévolue dans l'entreprise. Elle fait élever sur la rive française un immense hangar pour y loger ces matériaux et y attendre leur mise en œuvre.

» Dès qu'il en sera besoin, le pont de service sera prolongé jusqu'à la rive badoise.

» Voilà pour ce qui concerne le pont fixe sur le Rhin.

» La construction du chemin de jonction exigera en outre, sur la rive française, deux travaux d'art importants : ce sont les ponts qui serviront de viaducs pour franchir le petit Rhin et l'Ill. Nous avons annoncé que l'on travaillait déjà au pont de l'Ill; avant peu, les quatre piles sortiront de l'eau, et l'on creuse rapidement les deux rives pour l'établissement des culées.

» On commence aussi à s'occuper du pont sur le petit Rhin. Un chantier est établi sur la rive gauche.

» Les travaux de terrassement sont également en cours d'exécution. Sur la rive droite du bras du fleuve on a établi une machine à draguer mue par la vapeur et qui enlève, dans les immenses bancs de gravier, le remblai nécessaire pour le railway qui doit relier le fleuve principal et son bras. On voit déjà des masses de gravier s'accumuler et gagner du terrain sur la ligne des jalons. Du reste, ces travaux de terrassement sont assez insignifiants, quand on a sous la main une mine aussi riche que le lit du fleuve où il ne s'agit que de prendre, et quand on a à sa disposition des moyens de transport aussi puissants que ceux qui se trouvent sur place.

» Enfin cette colossale construction marche de la manière la plus satisfaisante, et nous promet dans un court délai la réalisation d'une œuvre qui fera l'admiration des générations futures. Jamais encore on n'aura réussi à vaincre le fleuve à un point où, encore près de sa source, il conserve toute son action destructive. A Cologne, à Mayence même, son courant, déjà moins rapide, ne sévit pas avec la même fureur aux époques de grande crue. Il y fait des dégâts aussi, mais on n'y signale plus ces grandes catastrophes pareilles à celles qui ont éprouvé nos populations riveraines en 1852.

» Le mérite d'avoir réussi dans une œuvre hérissée de difficultés et avec des moyens nouveaux n'en sera que plus grand pour tous ceux qui y auront coopéré, soit pour la conception, soit pour la direction des travaux, soit enfin pour la bonne exécution. Chacun, dans sa spécialité, aura une large part à cette réussite. Si les ingénieurs et leurs auxiliaires n'avaient pas été secondés par des entrepreneurs habiles et intelligents, il y aurait eu tout au moins des hésitations et des retards, lors même que les constructions n'auraient pas eu à en souffrir dans leur bonne exécution. Mais, depuis le commencement des travaux, il y a eu un ensemble parfait; les ingénieurs trouvaient dans les entrepreneurs des auxiliaires qui les comprenaient et qui savaient réaliser leur pensée. Il est donc juste de ne pas séparer les uns des autres dans les éloges dus à tous les coopérateurs. »

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

FOURNITURE DE TRAVERSES,

Soit en chêne, soit en hêtre ou charme préparé par le procédé du docteur Boucherie.

Le directeur de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné donne avis que le 23 novembre 1859, à midi précis, il sera procédé, sur soumissions cachetées, au siége de la

Digitized by Google

Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46 (square Clary, 5), à l'adjudication de la fourniture de cent mille traverses, soit en chêne, soit en hêtre ou charme préparé par le procédé du docteur Boucherie, nécessaires à la construction de la section comprise entre Bourgoin et la ligne de Saint-Rambert.

Les soumissions devront être déposées le 23 novembre avant midi.

Les concurrents pourront prendre connaissance du cahier des charges dans les bureaux de la Compagnie, à l'adresse ci-dessus indiquée, tous les jours, sauf les dimanches et fêtes, de dix heures du matin à cinq heures du soir.

CLOTURE DE LA SOUSCRIPTION

De la Société anonyme du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.

On sait que ce chemin de fer est destiné à relier la ville de Lyon, centre d'une population de 300,000 âmes, à la Croix Rousse, foyer de ses manufactures. Il a été concédé pour 90 ans, par décret du 26 mars 1859. Le capital de la Société anonyme concessionnaire est de 2 millions, sur lesquels une grande partie est déjà placée et une faible portion reste à souscrire MM. L. Dauchez de Lachaise et C^e^, banquiers à Paris, sont chargés de le compléter. Les actions de 500 fr. sont payables, savoir : 50 fr. en souscrivant, 100 fr. 15 décembre, 50 fr. en janvier, 100 fr. 30 avril, 30 juillet, 30 septembre. Un intérêt de 4 0/0 sera payé pendant la durée des travaux, qui sont dès aujourd'hui adjugés à forfait et seront terminés dans un an. Les titres seront négociables après 2/5^es^ versés.

La souscription sera fermée le 31 octobre courant à 4 heures du soir.

Bureau de versement chez MM. L. Dauchez de Lachaise et C^e^, banquiers, 32, rue Notre-Dame-des Victoires.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

9 novembre. — **Société anonyme des houillères et du chemin de fer d'Epinac.** — Convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Le Peletier, 35.

15 novembre. — **Compagnie universelle du canal maritime de Suez.** — Convocation de la première assemblée générale, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 novembre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

Depuis le 5 octobre. — **Société des Docks-Napoléon.** — Paiement d'une première répartition de 1 fr. 85 c. par action sur les bénéfices de 1858. (Voir à ce sujet l'avis publié dans notre numéro du 8 octobre, page 845, et un avis spécial à nos annonces de ce jour.

1^er^ novembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1859, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 10 fr. 55 c. aux actions au porteur, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg.

1^er^ novembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1859, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 19 fr. 45 c. aux titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

1^er^ novembre. — **Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée.** — Paiement d'un premier dividende de 30 fr. par action sur l'exercice de 1859, sous déduction de 40 c.

(1) Voir, pour plus amples renseignements, le numéro du 22 octobre.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins
								%	%
EST (1)	Du 15 au 21 octobre....	1661	1,275,728 24	772 08	1611	1,092,850 84	678 36	13 90	» »
ORLÉANS (1)	15 — 21 — ...	1475	1,403,920 23	951 81	1475	1,224,537 06	830 19	14.65	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	15 — 21 — ...	1400	2,048,888 97	1,457 24	1346	1 886,770 10	1,401 76	3.95	»
OUEST (1)	15 — 21 — ...	1183	1,071,010 73	902 37	1165	929 873 66	812 12	11.11	»
NORD (1)	15 — 21 — . .	965	1,300,737 21	1,358 »»	919	1,192,962 72	1,298 »»	4 62	»
MIDI (1)	15 — 21 — ...	793	436 823 72	550 84	793	399,334 74	503 57	9.38	»
LYON A GENÈVE	15 — 21 — ...	231	141,407 40	612 15	229	119,071 40	522 53	17.13	»
ARDENNES (1)	15 — 21 — ...	165	80,123 96	488 56	140	52,121 07	372 29	31.27	»
DAUPHINÉ	15 — 21 — ...	135	51,840 02	386 86	135	44,388 53	331 25	16.78	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	15 — 21 — ...	33	19,932 50	604 »»	33	21,237 85	643 60	»	6.14
AUTRICHIENS (2)	15 — 21 — ...	1323	899,660 30	665 18	1323	843,737 28	637 74	»	5.10
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	15 — 21 — ...	1185	957,937 97	808 38	1070	873,370 18	816 23	»,»»	0.96
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	15 — 21 — ...	1185	957,937 97	808 38	1070	873,370 18	816 23	»,»»	0.96
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	8 — 14 — ...	482	228,173 20	473 38	455	205,066 25	450 81	5.24	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	8 — 14 — ...	57	18,211 51	319 50	»	»	»	»	»
VICTOR-EMMANUEL	1^er^ — 7 — ...	214	156,887 11	733 11	214	103,557 33	483 91	51.49	»,»»
OUEST SUISSE	14 — 20 — ...	80	35,377 96	442 »»	80	31,306 95	391 »»	13.»»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	16 — 22 — ...	275	67,170 78	244 25	196	52,125 33	265 96	»	8.08

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie *en florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre *en francs*, en calculant sur le change authentique (2.05) pour la semaine du 15 au 21 octob. 1859, et sur le change de 2.36 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 843,737 28, d'après le bulletin de la Compag^e^. F. GRIMALD.

Digitized by Google

pour les titres au porteur, à la caisse sociale, rue N.-D.-des-Victoires, 28 ; à Lyon, chez MM. Galline et C^e, et à Marseille, au siége de la direction.

2 novembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Paiement des intérêts aux obligations, au siége social, rue Taitbout, 45.

2 novembre. — **Mines et chemin de fer de Carmaux.** — Paiement de 2 fr. par action à valoir sur les bénéfices de 1850, sous la déduction de 5 centimes pour les titres au porteur (impôt mobilier). Voir l'annonce publiée dans le n° du 15 octobre.

Jusqu'au 10 novembre. — **Chemin de fer de Barcelone à Saragosse.** — Paiement du sixième versement de 5 0/0 sur les actions de la Société, à Barcelone, au siége social ; à Paris, chez MM. Marcuard et C^e, rue Bergère, 18.

15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Paiement de 8 fr. d'intérêt sur les actions libérées. (Voir aux annonces de ce jour.

15 novembre. — **Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier.** — Paiement de 10 fr. par action (5^e coupon), à Genève, au siége social, et à Paris, à l'agence de la Banque, rue Taitbout, 85.

APPELS DE FONDS

Jusqu'au 31 octobre. — **Chemin de fer I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — Appel du deuxième versement de 15 0/0, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour.)

Du 15 au 30 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 6 fr. 25, montant des intérêts à échoir le 1^er janvier 1860. (Voir l'avis publié à ce sujet aux annonces de ce jour.)

A partir du 15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction de l'intérêt semestriel soit 8 fr. — (Voir les détails aux annonces de ce jour).

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1^er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 24 septembre.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

3 novembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord du réseau, Bourbonnais). — Tirage au sort de 80 obligations (Andrézieux à Roanne) de premier ordre, et de 40 obligations de second ordre à amortir au 1^er août 1860, au siége de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

F. G.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 19 OCTOBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,843,230	771,080,750
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,368,230	409,205,750
Balance. . .	30,843,230	771,080,750

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,117,670	77,941,750
Compte courant de l'Etat créditeur.	5 491,631	137,291,275
Comptes particuliers. .	14,014,448	350,361,200
Billets à sept jours et autres.	939,896	23,497,400
	38,116,665	952,016,625
Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10.875.157	271,878,925
Créances particulières.	18 345,730	458.118,250
Bank-notes (portefeuille)	8,355,205	208,882,375
Numéraire.	561,483	14.537,075
Balance. .	38,116,665	952,016,625
Augmentation :		
Circulation des billets.	384,672	9,616,800
Compte courant des particuliers	214,762	5,369.050
Reste	30,560	764,000
Diminution :		
Compte courant du Trésor.	3,887,151	97,178,775
Portefeuille du Trésor.	1,344,250	33,606,275
Portef. des particuliers.	1,573.259	30,331,475
Espèces et lingots. . .	339,086	8,477,150
Réserve	687,496	17,187,400

ACTES OFFICIELS.

Un décret impérial en date du 16 février 1859, et inséré au *Moniteur* du 21 octobre, dispose :

Art. 1^er. Il sera procédé aux travaux nécessaires pour la construction, dans la vallée de Montaubry (Saône-et-Loire), d'un réservoir d'eau destiné à l'alimentation du canal du Centre, et d'une retenue de la Dheune, en aval de la 15^e écluse du versant de la Saône dudit canal, conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé, lequel plan demeurera annexé au présent décret, ainsi que les avis du conseil général des ponts et chaussées ci-dessus visés, portant évaluation des dépenses.

Art. 2. Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires pour l'exécution des travaux ci-dessus mentionnés, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 3. La dépense des travaux, évaluée à cinq cent vingt mille francs, sera imputée sur la 2^e section du budget, chapitre 38. (Etablissements de canaux).

Un décret impérial en date du 4 mai 1859 et inséré au *Moniteur* du 21 octobre, dispose :

Les projets de travaux autorisés au port du Havre par la loi du 5 août 1844, pour la construction d'une écluse dite de la *Citadelle*, entre l'avant-port et le bassin de l'Eure, et d'une forme de radoub, sont modifiés conformément aux dispositions générales des plans ci-dessus visés des 21 juin et 14 juillet 1858.

Lesdits plans demoureront annexés au présent décret, ainsi que les extraits des avis susvisés du conseil général des ponts et chaussées, en date des 4 octobre et 4 novembre 1858.

Art. 2. Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. L'excédant des dépenses, évalué à 6 millions soixante mille francs, sera imputé sur la 2^e section du budget (chapitre 39, ports maritimes).

Un décret impérial en date du 2 juin 1859 et inséré au *Moniteur* du 21 octobre, dispose :

Art. 1^er. Il sera procédé par l'Etat, conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé, en date des 23 janvier et 6 février 1858, à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement d'un barrage au lieu dit le Gouffre-d'Enfer, dans la commune de Rochetaillée, ledit barrage destiné à aménager les eaux du Furens et à protéger la ville de Saint-Etienne contre les inondations de cette rivière. Le plan susvisé et le devis estimatif de la dépense resteront annexés au présent décret.

Art. 2. La part contributive de l'Etat dans la dépense des travaux mentionnés en l'art. 1^er est fixée à la somme de cinq cent soixante-dix mille francs (570,000 fr.); la ville de Saint-Etienne supportera le surplus de la dépense ; elle profitera seule des chutes créées par les travaux.

La somme de 570,000 fr. à payer par l'Etat sera imputée sur les ressources affectées par l'article 8 de la loi du 28 mai 1858 aux travaux de défense des villes.

Art. 3. Les travaux mentionnés en l'art. 1^er sont déclarés d'utilité publique.

Trois décrets impériaux, le premier en date du 6 août et les deux autres du 24 août 1859, insérés au *Moniteur* du 22 octobre, contiennent les dispositions suivantes :

Art. 1^er. Il sera procédé par l'Etat, conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé, aux travaux projetés pour l'établissement de murs de quais sur la rive gauche de la Loire au droit de la ville de Tours, entre la gare du canal de jonction du Cher à la Loire et le quartier de cavalerie. Le plan susvisé restera annexé au présent décret.

Art. 2. La part contributive de la ville de Tours est fixée au tiers de la dépense des travaux mentionnés en l'art. 1^er.

Le surplus de la dépense, évalué à 752,666 fr., sera payé par l'Etat et imputé sur les ressources affectées par l'article 8 de la loi du 28 mai 1858 aux travaux de défense des villes.

Art. 3. Les travaux mentionnés en l'article 1^er sont déclarés d'utilité publique.

Art. 1^er. Il sera procédé à l'exécution des travaux d'agrandissement du port de Cette, conformément aux dispositions du plan susvisé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. La dépense, évaluée à 2,440,000 fr., sera imputée sur les fonds de la 2^e section du budget, ch. 39 (travaux extraordinaires des ports maritimes).

Art. 3. Les travaux autorisés par le présent décret sont déclarés d'utilité publique.

Art. 4. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution desdits travaux.

Art. 1^er. Les travaux du bassin Napoléon, au port de Marseille, seront exécutés conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé, daté du 27 juillet 1859, lequel plan restera annexé au présent décret.

Art. 2. Est réputée nulle et non avenue la clause finale du traité contenu dans la délibération du conseil municipal du 16 janvier 1854, traité approuvé par notre décret du 25 du même mois, ladite clause ainsi conçue :

« Si la vente des terrains donne un produit excédant les 15,500,000 fr., montant présumé des divers travaux, cet excédant sera employé d'abord et par préférence à rembourser les dépenses de construction des casernes et de la manutention projetées. »

Les autres dispositions de notre décret du 25 janvier 1854 sont maintenues.

Art. 3. La dépense des travaux du port Napoléon, évaluée à 15,500,000 fr., sera imputée en premier lieu sur les ressources créées par le traité précité du 16 janvier 1854, conclu entre l'Etat et la ville de Marseille, et, en second lieu, sur la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, chap. 39 (amélioration des ports).

Digitized by Google

Six décrets, en date du 24 août 1859, et insérés au *Moniteur* du 24 octobre, contiennent les dispositions suivantes :

Premier décret.

Art. 1er. Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'exhaussement de la retenue d'Andrésy, conformément aux dispositions générales du plan, en date des 28-29 octobre 1858, joint au projet susvisé, lequel plan demeurera annexé au présent décret, ainsi que la délibération du conseil général des ponts et chaussées, en date du 27 mai 1858, portant estimation de la dépense.

Art. 2. La dépense de ces travaux, évaluée à 725,100 fr., sera imputée sur la douxième section du budget, chapitre 37 (amélioration des rivières).

Deuxième décret.

Art. 1er. Il sera procédé par l'Etat, conformément aux indications contenues dans les avis du conseil général des ponts et chaussées du 9 et du 20 juin 1859, lesquels resteront annexés au présent décret, aux travaux projetés pour défendre la ville de Lyon contre les inondations du Rhône et de la Saône.

Art. 2. La dépense évaluée à 12,660,000 fr. sera supportée par moitié par l'Etat et par la ville de Lyon.

La part afférente à l'Etat sera imputée sur les ressources affectées par l'art. 8 de la loi du 28 mai 1858 aux travaux de défense des villes.

Art. 3. Les travaux mentionnés en l'article 1er sont déclarés d'utilité publique.

Art. 4. Il sera procédé aux expropriations de terrains nécessaires pour l'établissement du quai Joinville, conformément aux dispositions des décrets des 26 mars 1852 et 13 décembre 1853, et d'après les indications générales du plan dressé par l'ingénieur en chef, à la date du 9 mai 1858, lequel restera annexé au présent décret.

Troisième décret.

Art. 1er. Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration de la Loire, entre Nantes et l'île Thérèse, conformément aux dispositions générales du plan, en date du 12 avril 1859, joint au projet susvisé, lequel plan demeurera annexé au présent décret, ainsi que la délibération du conseil général des ponts et chaussées, en date du 6 juin 1859, portant estimation de la dépense.

Art. 2. Les travaux mentionnés en l'art. 1er sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. La dépense de ces travaux, évaluée à 4 millions, sera imputée sur la 2e section du budget (chapitre 37, amélioration des rivières).

Quatrième décret.

Art. 1er. Il sera procédé par l'Etat, conformément aux dispositions du plan ci-dessus visé, à l'exécution des travaux nécessaires pour compléter l'endiguement de la rive droite du Rhône, au droit de la ville d'Aramon, sur la longueur comprise entre les points A et Q dudit plan, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 2. Les travaux mentionnés en l'art. 1er sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. La part contributive de l'État dans la dépense, montant à 130,000 fr., est fixée aux deux tiers, et sera imputée sur les ressources affectées par l'article 8 de la loi du 28 mai 1858 aux travaux de défense des villes.

Le surplus de la dépense sera supporté par les intéressés et réparti entre eux dans la proportion suivante :

La commune d'Aramon, 1/6 ;

Les propriétaires ruraux, 1/6 ;

Art. 4. Le périmètre des propriétés rurales imposables sera déterminé par la limite du champ des inondations indiqué sur le plan ci-dessus visé, et ne s'étendra pas du côté d'aval au delà de la ligne bleue tracée entre l'extrémité des travaux au point Q du plan et la maison Velle.

La répartition entre les propriétaires des terrains compris dans ce périmètre sera arrêtée par une commission spéciale, conformément aux titres 2 et 10 de la loi du 16 septembre 1807.

Cinquième décret.

Art. 1er. Il sera procédé par l'Etat, conformément aux dispositions du plan ci-dessus visé, à l'exécution des travaux nécessaires pour l'exhaussement de la digue et des quais de Tain sur une longueur de 1,304 mètres 30, compris entre les points A et E dudit plan, lequel demeurera annexé au présent décret.

Art. 2. Les travaux mentionnés en l'art. 1er sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. La part contributive de l'Etat est fixée aux trois quarts de la dépense des travaux mentionnés en l'art. 1er, et sera imputée sur les ressources affectées par l'art. 8 de la loi du 28 mai 1858 aux travaux de défense des villes.

Le surplus de la dépense sera supporté par les intéressés dans la proportion suivante :

La commune de Tain,	2/20
Les propriétaires intéressés,	3/20

Art. 4. Le périmètre des propriétés imposables, déterminé par la limite du champ des inondations indiqué sur le plan ci-dessus visé, ne s'étendra pas, du côté de l'aval, au delà de la ligne pointillée rouge, tracée sur ledit plan entre l'extrémité des travaux et le point L.

La répartition entre les propriétaires des terrains compris dans ce périmètre sera arrêtée par une commission spéciale conformément aux titres H et X de la loi du 16 septembre 1807.

Sixième décret.

Art. 1er. Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la création d'un port de commerce dans l'anse de Porstrein, conformément aux dispositions générales du plan dressé par les ingénieurs, à la date des 23-24 mars 1859, lequel plan sera annexé au présent décret.

Art. 2. Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. La dépense des travaux, évaluée à 15 millions de francs, sera imputée jusqu'à concurrence de 14 millions de francs sur la deuxième section du budget (chap. 39, ports maritimes).

L'engagement pris par le conseil municipal de Brest, dans la délibération susvisée, de concourir aux travaux du port de commerce pour 1 million de francs, est accepté.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

PRÉSIDENCE DE M. LUCY-SÉDILLOT.

Audience du 24 octobre.

Société des chemins de fer de Nassau. — Demande en nullité de souscription d'actions.

MM. Jousselin et consorts, qui avaient souscrit un certain nombre d'actions du chemin de fer de Nassau, sur la proposition qui en avait été faite par M. Millaud à ses clients, avaient poursuivi la nullité de cette souscription par les motifs de dol et de fraude. Le tribunal de commerce statuant sur cette demande a rendu, le 24 courant, le jugement suivant :

Vu la connexité, le tribunal joint les causes, et statuant sur le tout par un seul jugement,

» En ce qui touche la demande des parties de Jametel et Deleuze :

» Attendu qu'elles demandent la résiliation des souscriptions d'actions, qu'elles prétendent entachées de dol, qu'elles fondent sur deux moyens : 1° sur ce qu'elles auraient été trompées sur la qualité réelle de Millaud lorsqu'il a reçu leur souscription ; 2° sur ce que la chose promise n'existait pas ;

» Sur le premier moyen :

» Attendu que la question est tranchée en ce qui touche les souscriptions antérieures au 5 mai 1857, par les publications qui ont été faites avant cette époque ; qu'il est constant qu'encore bien que les publications aient été faites par l'intermédiaire de Millaud, agissant comme agent de la Société anonyme des chemins de fer de Nassau, elles l'ont été pour le compte, sous le nom et sous l'entière responsabilité de ladite Société ;

» Attendu que, plus tard, si Milland, ainsi qu'il résulte des débats, a traité pour son compte personnel d'un certain nombre d'actions que la Société n'a pu réussir à émettre, il résulte des termes de la circulaire qui a été le principal pivot des arguments de la demande, que Millaud qui, dans la première opération, ne s'était pas révélé, n'a pas caché sa personnalité dans la deuxième ; qu'il y invite les demandeurs, par préférence au public, à s'intéresser à une opération qu'il vient de faire ; qu'il énonce qu'un certain nombre d'actions du chemin de fer de Nassau a été mise à sa disposition ; qu'il établit, en faveur de sa clientèle, des termes de paiement différents de ceux que la Compagnie avait fixés elle-même ; qu'ainsi l'opération est présentée sous un jour qui ne pouvait égarer les demandeurs sur la véritable qualité de Millaud ;

» Sur le deuxième moyen :

» Attendu qu'il résulte principalement de la promesse d'un revenu de 7 0/0 par an, que les demandeurs se plaignent d'avoir inutilement réclamé ;

» Mais attendu qu'il est justifié que Millaud n'a fait que répéter, dans sa circulaire et dans ses annonces, ce que la Compagnie lui avait dicté elle-même dans la première publicité de janvier 1857 ; que les demandeurs, à l'occasion de la souscription des actions dont s'agit, ne sauraient prétendre avec vraisemblance qu'ils ignoraient les statuts sociaux auxquels ils adhéraient, et qui garantissaient, par l'article 10, pendant la durée des travaux, un unique dividende de 5 0/0, conformément aux promesses du gouvernement grand-ducal ; que les 3 0/0 supplémentaires leur étaient annoncés comme résultat d'un traité d'entreprise qui devait être considéré par eux comme un alea auquel ils concouraient ;

» Attendu d'ailleurs que Millaud ne leur annonçait point une promesse fallacieuse ; que la trace de ce traité se retrouve dans divers actes de la Compagnie ; qu'elle a payé un premier dividende sur le pied de 7 0/0, et que plus tard, dans les premiers mois de 1858, des assemblées générales ont eu lieu dans lesquelles la continuation ou l'abandon de ce traité ont fait l'objet des délibérations, ce qui en constate l'existence au moins au point de vue des annonces de Millaud ;

» Attendu qu'il ressort de tout ce qui précède que, dans l'espèce, les demandeurs n'ont été déçus que par leurs propres illusions et que leur demande ne saurait être accueillie ;

» Sur la demande subsidiaire :

» Attendu qu'il résulte de ce qui précède qu'il n'y a lieu d'y faire droit ;

» Par ces motifs, déclare les demandeurs mal fondés dans leurs demandes, les en déboute, et les condamne aux dépens ;

» Dit qu'il n'y a lieu de statuer sur la demande subsidiaire de Millaud. »

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 février 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Le second système éviterait les inconvénients de ces réservoirs plus grands encore et

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 22 octobre 1859.

Digitized by Google

tout aussi désagréables que ceux de Bondy. Aussi devra-t-on lui donner la préférence, si les essais qui se poursuivent pour arriver à l'épuration des eaux vannes conduisent à un résultat satisfaisant.

L'eau de chaux n'aurait, paraît-il, qu'une efficacité incomplète; on espère mieux des sels de magnésie qu'on emploie depuis quelque temps dans le traitement des vidanges des Halles Centrales.

Quoi qu'il en soit, le projet des égouts est disposé pour s'appliquer à l'un et à l'autre système. Des conduites en ciment seront partout établies dans l'épaisseur de l'un des pieds-droits ou sous l'une des banquettes; et les fosses d'aisances des maisons riveraines communiqueront, d'une part, avec ces conduites au moyen de tuyaux; d'autre part, avec la galerie d'égout, par l'embranchement exécuté conformément au décret de 1852.

Les avant-projets dressés par les ingénieurs du service municipal, pour la canalisation normale de Paris, comportent la construction de 56,442 mètres d'égouts de grande et de moyenne section, de divers types, et de 232,890 mètres d'égouts de petite section, soit en tout, 289,332 mètres. Ne sont pas compris dans cette évaluation, d'une part, 11,100 mètres d'égouts existants, dont le radier devra être relevé pour qu'ils puissent se déverser dans les collecteurs; d'autre part, 80,000 mètres de petits égouts, que demanderont un jour, à mesure de l'accroissement de la population, des parties de la ville aujourd'hui presque désertes.

Le développement total des égouts existants, qui seront tous maintenus, à peu d'exceptions près, étant de 170,000 mètres, l'ensemble de la canalisation aura un développement total de 540,000 mètres. La longueur totale des voies publiques n'est que de 423,000 mètres, mais plusieurs des égouts projetés doivent desservir des voies publiques non encore ouvertes; d'ailleurs, les plus larges seront pourvues de deux lignes d'égouts.

L'exécution complète de tout ce réseau ne coûterait pas moins de 50 millions; mais il y a à déduire de cette somme 9,600,000 fr., qui sont applicables aux galeries souterraines des nouvelles voies publiques à ouvrir dans Paris, conformément au traité entre l'État et la ville. En outre, on propose de mettre à la charge des propriétaires, en compensation de la réduction des frais de vidange, et par application du titre VII de la loi du 16 septembre 1807, une partie des frais de construction des galeries dont l'exécution n'est pas indispensable au point de vue du service public. Cette part contributive est évaluée à 20,000,000 fr.

Dans tous les cas, il y a lieu de faire deux parts des travaux d'égoût qui restent à prévoir :

Ceux dont l'exécution est urgente et qui ont un caractère spécialement municipal ne coûteront que	10,000,000 fr.
Les autres, qui sont plutôt des égouts privés que des égouts publics, exigeront une dépense évaluée à	30,400,000
Ensemble. . . .	40,400,000

Voies et moyens.

En rapprochant les divers chiffres qui résument les dépenses nécessaires, tant pour la dérivation des nouvelles eaux des sources que pour les réservoirs, conduites et égouts, on trouve les résultats suivants :

Dépenses de première urgence.

Aqueduc de dérivation. . .	30,000,000 fr.
Réservoirs et conduites . .	10,000,000
Galeries d'égouts, déduction faite d'une contribution de 2,000,000, à imposer aux propriétaires riverains	8,000,000
Ensemble . . .	48,000,000

Dépenses ultérieures.

Achèvement de la distribution des eaux.	8,000,000
Achèvement du réseau d'égouts, déduction faite d'une contribution de 18,000,000, comme ci-dessus	12,400,000
Total général . .	20,400,000

Quant à l'ensemble du projet, les estimation précédentes donnent le résultat suivant:

Dépenses à la charge de la ville.	68,400,000 fr.
Dépenses à la charge de l'État	9,600,000
Dépenses à la charge des propriétaires	20,000,000
Total général . .	98,000,000

Le volume d'eau employé aux usages domestiques est évalué pour 1857, à 25 887 m. c seulement par jour; et les habitants payent annuellement, pour ce volume insuffisant, une somme qui n'est pas inférieure à 7,290,000 fr.

On peut admettre que la consommation, qui augmente d'ailleurs rapidement tous les jours, sera portée à 50,000 m. c. au moins, dès que l'on pourra offrir aux habitants une eau limpide et fraîche; en appliquant à ce volume le prix de 40 c., le produit annuel serait de 7,300,000 fr.

En ajoutant à ce produit celui des fournitures aux diverses industries et aux établissements publics, on obtiendrait le chiffre de huit millions et demi comme revenu probable à attendre du futur service des eaux, et comme base acceptable de toute combinaison financière ayant pour but l'exécution du projet.

Diverses propositions d'arrangements ont été faites à la ville au sujet de ses eaux par des Compagnies industrielles; elles se résument dans les trois combinaisons suivantes :

1° Substitution pure et simple, pendant un temps déterminé, d'une Compagnie à l'administration municipale, pour le service public comme pour le service privé;

2° Partage du service entre l'administration municipale et une Compagnie; la ville restant chargée du service public, alimenté par les eaux actuelles; et la Compagnie de la dérivation des sources, de l'installation et de l'exploitation du service privé;

3° Exécution des travaux par la ville; exploitation par une Compagnie purement commerciale, acquérant de la ville, en masse, à un prix modéré fixé d'avance, l'eau dont elle aurait assuré le placement par son intervention, et qu'elle serait autorisée à concéder aux particuliers dans les limites d'un tarif convenu.

C'est à cette dernière combinaison que l'administration paraît donner la préférence; mais elle ajourne sa décision jusqu'au moment où le projet aura reçu la sanction du gouvernement.

Tel est le beau et vaste projet sur lequel notre président a voulu appeler votre attention. Le caractère de grandeur et d'unité qui y domine jusque dans les moindres détails en font un ensemble des plus remarquables.

Toutefois, si complet que fût ce projet lorsqu'il s'agissait seulement de l'assainissement et de l'alimentation de la ville actuelle, l'annexion des communes suburbaines va élargir encore les bases de la question. Déjà, en prévision de cet établissement, la dérivation de la Vanne était reconnue nécessaire. Mais il faudra aussi s'occuper de l'assainissement de l'immense surface ajoutée à l'enceinte de la ville, et le réseau des égouts devra s'y développer en même temps que celui des conduites d'eau.

C'est donc, en définitive, sur une population de seize cent mille habitants que doivent être basées, dès aujourd'hui, en prévision d'un avenir très-rapproché, les dispositions à suivre pour l'alimentation et l'assainissement de Paris.

M. LE PRÉSIDENT, en constatant l'intérêt soutenu qui a accompagné cette lecture, remercie M. Guillaume au nom de la Société, d'abord pour avoir su, dans un délai si court, extraire en ingénieur compétent la substance d'un travail d'une si grande étendue.

Il croit en outre, devoir des remercîments personnels au secrétaire qui a accepté, sans la mesurer, une tâche imposée comme d'urgence.

Enfin, M. le président, au sujet d'un chiffre indiqué dans le mémoire de M. le préfet de la Seine et qui porterait à 476 litres environ le volume d'eau afférent à chaque habitant de Paris par vingt-quatre heures, croit utile d'indiquer ici, de souvenir, qu'un membre de la Société, M. Cauvet, a amené dans une ville du Midi, Carcassonne, et dans des conditions presque fabuleusement économiques, un volume d'eau équivalent à 800 litres par jour et par habitant.

M. BENOIT-DUPORTAIL fait ensuite l'analyse d'un travail de M. Henri Mathieu, sur la répartition du poids des locomotives sur les essieux. L'intéressant mémoire de M. Mathieu, avec ses formules et ses méthodes géométriques, de même que les observations approfondies de M. Benoît, ne sauraient être écourtées sans perdre la plus grande partie de leur intérêt. Ces deux travaux seront d'ailleurs reproduits dans les bulletins de la Société.

HUGUIN DE RIVEVILLE

FORGES.

Saint Dizier, 23 octobre :

Les fers laminés sont maintenus sans changement à 260 et 263 fr. en gare de la Villette.

Les fers martelés sont sans grande demande.

La machine est moins demandée, mais son prix est soutenu à 305 le n° 20.

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE

Charleroi, 9 octobre :

MÉTALLURGIE. — Fonte affinage, fr. 8 50; fonte moulage, fr. 9 25, 9 75, 10 25, 10 50 et 10 75, suivant numéros; laminés, fr. 16 50, 18 50 et 20 50, suivant numéros; tôles, fr. 27, 30 et 37 les 100 kil.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 664 kilomètres.
1858. — 611 —

11e année. — 42e semaine.

Du 15 au 21 octobre 1859.

181.484 Voyageurs	470.246 01
Bagages, Marchandises, etc.	805.481 60
Total	1.275.728 24
Recettes antérieures	46.263.711 23
Total	47.539.439 47
42e semaine de 1859	1.275.728 24
Semaine correspondante de 1858	1.092.850 84
Différence	182.877 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	47.539.439 47
— — 1858	43.355.461 21
Différence	4.183.978 26

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.405 kil.

Du 15 au 21 octobre 1859.

114.621 Voyageurs	520.962 80
Bagages, Marchandises, etc.	882.957 43
Total	1.403.920 23
Semaine correspondante de 1858	1.224.537 06
Différence	179.383 17
Recettes depuis le 1er janvier 1859	51.944.285 94
— — 1858	46.165.356 38
Différence	5.778.927 46

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Septembre 1859.

Voir le numéro du 6 octobre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1401 kilomètres.
1858. — 1386 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

Voyageurs	763.073 70
Bagages et Marchandises	1.285.814 37
Total	2.048.888 07
Semaine correspondante de 1858	1.886.770 10
Différence	162.117 97
Recettes depuis le 1er janvier 1859	81.360.073 34
— — 1858	63.353.514 82
Différence	18.007.158 52

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. — Roanne à Lyon, Nevers à Brioude — BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres.
1858. — 451 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

Voyageurs	116.546 90
Bagages et Marchandises	239.492 60
Total	356.039 50
Semaine correspondante de 1858	323.000 46
Différence	33.039 04
Recettes depuis le 1er janvier 1859	12.394.079 60
— — 1858	10.918.608 24
Différence	1.475.471 30

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 4198 kilomètres.
1858. — 4145 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

270.091 Voyageurs	454.051 97
Marchandises, etc. — Grande vitesse	75.282 96
— — Petite vitesse	542.075 80
Total	1.072.010 73
Semaine correspondante en 1858	929.873 07
Différence	142.137 66
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	40.520.753 02
— — 1858	35.085.169 13
Différence	5.435.583 89

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

139.353 Voyageurs	408.464 »
Bagages, Marchandises, etc.	901.273 21
Total	1.309.737 21
Semaine correspondante de 1858	1.192.982 72
Différence	116.754 49
Recettes depuis le 1er janvier 1859	45.502.145 07
— — 1858	43.683.141 14
Différence	1.819.003 93

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 15 au 21 octobre 1859

CHEMIN DE FER.

49.456 Voyageurs	169.293 71
Bagages, Marchandises, etc.	267.530 01
Total	436.823 72
Canal latéral et canal du Midi	46.887 78
Total	483.711 50
42e semaine 1858. Chemin de fer	399.334 74
— — Canal	39.000 66
Total	438.335 40
Chemin de fer, différence sur 1858	37.498 98
Canal, — —	7 887 12
Total	45.376 10
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	18.146.312 70
— — 1858	13.592.304 71
Différence	4.554.006 03

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 230 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 15 au 21 octobre 1859

17.972 Voyageurs	67.336 84
Bagages et Marchandises	74.070 65
Total	141.407 49
Semaine correspondante de 1858	119.071 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.628 311 11
— — 1858	3.853.877 »

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon, Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mezzeres, Charleville à Nouzon.

1859. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1858. — — 140 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

14.487 voyageurs	26.663 70
Bagages, Marchandises, etc.	53.460 26
Total	80.123 96
Semaine correspondante de 1858	52.121 07
Différence	28 002 89
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.581.301 66
— — 1858	1.190.470 05
Différence	1.390.831 61

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
1858. — 104 —

Du 15 au 21 octobre 1859

12.781 Voyageurs	27.877 82
Bagages, Marchandises, etc.	23.962 20
Total	51.840 02
Semaine correspondante de 1858	44 388 53
Différence	7.451 49
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.177.867 02
— — 1858	1.249.916 95
Différence	927.950 07

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1859.

Voyageurs	2.081 »
Bagages, Marchandises, etc.	17.851 50
Total	19.932 50
Semaine correspondante de 1858	21.237 85
Différence	1.305 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	968.037 75
— — 1858	756 604 55
Différence	211.433 20

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 15 au 21 octobre 1859

40.532 Voyageurs	En florins	125.431 »
1.003.770 34 quintaux Marchandises		265.135 »
Total		390.566 »
Semaine correspondante de 1858		348.463 »
Différence		42.103 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859		14.229.216 »
— — 1858		12.069.511 »
Différence		2.159.705 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 15 au 21 octobre 1859.

Ligne de Trieste.

44.903 Voyageurs	159.362 67	
Bagages et Marchandises	509.005 30	668.367 97

Ligne Lombard-Vénitienne.

64.903 Voyageurs	180.295 »	
Bagages et Marchandises	109.275 »	289.570 »
Total		957.937 97
Semaine correspondante de 1858		873.370 18
Différence		84.567 79

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	49.179.845 62
— — 1858	30.853.317 33
Différence	17.326.528 29

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 8 au 14 octobre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 462 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

12.668 Voyageurs.....	70.490 »
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	11.275 47
— (petite vitesse)	146.407 79
Total de la semaine.....	228.173 26

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.889 voyageurs.....	13.493 48	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.562 61	18.211 51
Marchandises (petite vi.)	2.150 42	
Total des deux lignes réunies.....		246.384 77
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		8.972.399 51
Total.....		9.218.784 28

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 314 kilomètres.
1858. — 314 —

Du 1er au 7 octobre 1859.

33.831 Voyageurs.....	91.661 78
Bagages, Marchandises, etc.....	35.650 47
Recettes diverses.....	603 45
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	29.191 41
Total.....	156.687 11
Recettes correspondantes de 1858...	103.557 33
Différence.....	53 329 78
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	5.624.281 »
— — 1858..	3.370.886 62
Différence.....	2.253.394 32

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. français

Longueur totale : 30 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 14 au 20 octobre 1859

5.153 Voyageurs.....	2.064 80
Marchandises.....	303 65
Total.....	2.368 45

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 230 kilomètres
1858. — 205 —

Du 15 au 21 octobre 1859

33.648 Voyageurs.....	61.015 15
Bagages, Marchandises.....	49.799 20
Total.....	110.814 35
Semaine correspondante de 1858.....	92.099 40
Différence.....	18.714 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.263.526 91
— — 1858..	3.041.737 45
Différence.....	1.221.789 40

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 196 —

Du 16 au 22 octobre 1859.

41.606 Voyageurs.....	44.235 03
Marchandises et Bagages.....	22.935 75
Total.....	67.170 78
Période correspondante de 1858....	52.128 35
Différence.....	15.042 43
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.337.427 47
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	1.439.187 39
Différence.....	898.240 08

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Septembre

Voir le numéro du 22 Octobre.

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en septembre 1859.....	59.154
Becs éclairés en septembre 1858.....	51.705
Augmentation septembre 1859.....	7.449 becs
Recettes du gaz. — Septembre 1859.	182.580 »
Recettes du gaz. — Septembre 1858.	162.236 15
Augmentation en septembre 1859...	20.643 85

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes.		Augmentation	
	1858.	1859.	En 1859	0/0.
Septembre	88.979 90	95.391 09	6.411 19	7 20
9 1ers mois...	740.255 02	848.104 57	107.849 55	14 56

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes		Augmentation	
	1859.	1858.	en 1859.	Soit 0/0
Septemb.	965.451 31	880.052 82	85.398 49	9.70
9 1ers				
Mois	19.276.712 30	9.217.884 30	1.058.828 »	11.49

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Voir le numéro du 15 octobre.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à partir du 1er novembre prochain, et conformément à l'article 47 des statuts, il sera payé aux actions non amorties, à titre de premier dividende de l'exercice 1859, savoir :

Aux certificats nominatifs, l'intégralité du coupon, soit 20 fr. par action ;

Aux coupons détachés des titres au porteur, déduction faite de la retenue résultant de la loi de juin 1857, 19 fr. 54 c. par action.

Les paiements auront lieu au siége de la Compagnie, à la gare, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Pour assurer le contrôle des opérations, les coupons au porteur et les bordereaux à l'appui devront être préalablement déposés au bureau de la liquidation, et contre ce dépôt, il sera délivré un mandat payable au porteur, *après vérification*, et à un jour indiqué.

Les dépôts seront reçus à partir du 25 octobre courant.

Les propriétaires ou porteurs de certificats nominatifs trouveront à l'administration, à partir du 1er novembre, leurs bordereaux préparés à l'avance, et recevront, sur la présentation de leurs titres, un mandat payable le jour même.

Chaque matin, à partir de huit heures, il sera délivré deux séries de numéros d'ordre pour l'entrée dans les bureaux, savoir :

Une série de 300 numéros, pour les porteurs de certificats nominatifs ;

Une série de 300 numéros, pour les porteurs de coupons, plus le nombre de numéros nécessaire pour les mandats arrivés à échéance.

Par suite des conventions faites avec la Banque de France, les paiements ont également lieu en province, dans toutes les succursales.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Conformément à l'article 28 des statuts, le conseil d'administration a fixé à 20 fr. l'à-compte sur le dividende de 1859 à distribuer aux actions.

Cet à-compte sera payé, à partir du 1er novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 7 ; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, du l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 55 c. par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer d'avance dans les bureaux de la Compagnie leurs titres et leurs coupons, à partir du jeudi 20 octobre, de dix heures à deux heures.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC

MM. les actionnaires sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire le jeudi 10 novembre 1859, à une heure précise, au siége de la Société, rue Le Peletier, 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette assemblée ou s'y faire représenter, devront retirer leur carte d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux), au plus tard le 9 novembre. Les fondés de pouvoirs recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'art. 56 des statuts, les actions au porteur, pour être représentées, devront être déposées au siége de la Société au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange, à chaque déposant, une carte d'admission personnelle.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GIBLAIN.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

Le conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires que les versements complémentaires sur les actions ont été fixés comme suit :

Fr. 50 au 15 novembre prochain ;
50 au 15 mai 1860.

Il sera tenu compte aux porteurs de l'intérêt dû sur les versements déjà effectués.

Au 15 novembre prochain, cet intérêt sera de 8 fr.

MM. les actionnaires qui désireraient acquitter la totalité des versements appelés, jouiront de l'intérêt sur chaque action intégralement libérée de 500 fr.

L'intérêt de 10 fr. sur les actions libérées sera également payable, à partir de cette époque :

A Lausanne, Banque cantonale vaudoise ;

A Paris, Société générale de Crédit mobilier ;

A Genève, quai du Mont-Blanc, 3.

MM. les actionnaires en retard sur les versements antérieurs, doivent se mettre en règle dans le plus bref délai, s'ils veulent éviter l'application du § 2 de l'art. 12 des statuts.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH

Ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore effectué le dernier versement de 15 0/0, soit 31 florins 50 kr., valeur d'Autriche, par action, appelé par avis du 12 juillet 1859, et échu depuis le 31 août dernier, sont itérativement invités, conformément au paragraphe 17 des statuts de la Société, approuvés par *S. M. l'empereur d'Autriche*, à effectuer ce versement d'ici au 31 octobre 1859, au plus tard.

Ils auront, en outre, à payer les intérêts à 5 0/0 pour les jours de retard, depuis le 31 août dernier jusqu'au jour du versement.

D'après le contenu du susdit paragraphe des statuts, ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas ré-

Digitized by Google

pondu à cet appel de fonds seraient déchus de leurs droits, leurs actions seraient déclarées nulles et non avenues, et les sommes déjà versées seraient acquises à la Société comme lui appartenant.

Et attendu que les intérêts à 5 0/0 sur ce versement courent depuis le 1er juillet dernier, MM. les actionnaires auront à payer en même temps les intérêts à *cinq pour cent*, à partir du 1er juillet jusqu'au jour du versement.

Cedit versement peut être effectué :

A VIENNE, *au siége de la Société autrichienne privilégiée de crédit pour le commerce et l'industrie ;*

A PARIS, chez MM. DE ROTHSCHILD FRÈRES, 21, rue Laffitte.

Paris, le 11 octobre 1859.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER

DE NASSAU

MM. les actionnaires de la Société du chemin de fer de Nassau sont convoqués, rue de la Douane, 24, salle du Wauxhall, pour le samedi 5 novembre prochain, à 7 heures et demie très-précises du soir, pour une communication importante.

On sera admis à cette assemblée sur la présentation des actions, quel qu'en soit le nombre.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de 50 francs par action.

Ce versement doit être effectué du 15 au 30 novembre 1859.

Il est reçu tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Cie, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Merio, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krehwinkel et Cie ;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch ;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et Cie.

Après le 30 novembre 1859, les intérêts seront dus, conformément aux statuts, à raison de 6 0/0 par an sur les versements en retard, à partir du jour de la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Le coupon d'intérêt de 6 fr. 25 c. par action qui échoit le 1er janvier 1860, sera déduit du montant du versement.

Les actionnaires seront ainsi libérés de cet appel, moyennant un paiement de 43 fr. 75 c. par action.

SOCIÉTÉ DES

DOCKS NAPOLÉON.

MM. les actionnaires de l'ancienne Société des Docks Napoléon sont informés qu'en exécution du traité relatif à la constitution de la nouvelle Société anonyme, dont les statuts sont en ce moment soumis au gouvernement, ils ont droit à une part proportionnelle dans la somme de 364,080 fr. (exercice 1858).

Pour toucher sa quote-part dans cette répartition, chaque actionnaire doit déposer, de dix heures à deux heures, ses actions au siége de l'administration, rue de l'Entrepôt, 16.

Les liquidateurs de l'ancienne Société des Docks Napoléon,
L. PICARD, A. LABOT.

LIBRAIRIE

GUILLAUMIN ET Ce

La 9e livraison du *Dictionnaire universel du commerce et de la navigation*, publié par les éditeurs Guillaumin et Ce, vient de paraître.

Parmi les principaux articles de cette livraison, nous signalerons les suivants, dont le mérite et l'importance expliquent suffisamment le succès de ce grand ouvrage qui a sa place assurée dans toute bibliothèque comme dans tout comptoir. *Horlogerie*, par M. Pierre Dubois ; *Houblons*, *Huitres* par M. A. Mangin ; *Huiles* de toutes sortes, par MM. Lavollo, de Marseille et Mangin ; *Houille*, par M. Lamé-Fleury, ingénieur au corps impérial des mines. Cet article est ce qui a été fait de plus complet sur la production, la consommation et le commerce de la houille dans le monde entier. — Dans un autre ordre d'idées, nous avons aussi remarqué *Hakodadé*, port du Japon, par M. L. de Rosny ; *Hambourg*, par M. Groux, chancelier du consulat ; *Havre*, par M. Frédéric de Coninck, armateur au Havre ; *Helsingfors*, par M. Al. Boutowski, directeur du commerce et de l'industrie à Pétersbourg, *Honolulu*, *Hobart-Town*, par M. An. Chatelain, chef de la statistique aux affaires étrangères ; *Houé* (Cochinchine) et *Hydra* (Grèce), par M. Natalis Rondot ; *Huissier*, par M. Alexandre, premier avocat général à Nancy ; *Hanse ou ligne hanséatique* par M. Ch. Vogel ; *Importation et exportation*, par M. Chemin Dupontès, chef de bureau au ministère du commerce, etc. L'ouvrage entier formera 2 volumes, ou 16 livraisons.

Le prix de chaque volume, de 1,450 pages, à 2 colonnes, est de 25 francs, franco.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE et LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 novembre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 30 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 30 octobre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 novembre.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 3 novembre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 29 octobre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. BONA ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

***Rue Saint-Georges*, 1.**

EMPLOI DU COKE POUR LES USAGES DOMESTIQUES

(Saison d'Hiver de 1859-1860.)

Ce combustible réalise, sur tous les autres, des avantages notables aux divers points de vue de l'économie, de la chaleur et de la propreté.

Les personnes qui se proposeraient d'en faire usage sont invitées à se présenter à l'établissement de la Compagnie, place du Palais-Royal, 2 (*Hôtel du Louvre*), où elles verront fonctionner des appareils de chauffage, tels que calorifères, poêles, cheminées, grilles, cuisines bourgeoises et de petits ménages, lesquels, étudiés et combinés par les ingénieurs de la Compagnie pour rendre facile et régulière la combustion du coke, seront livrés par elle au prix de revient.

Le chef de service chargé du chauffage fournira tous les renseignements nécessaires pour le choix et l'emploi des appareils.

Le Coke est aussi le combustible le plus convenable pour le chauffage des étuves, des locomobiles et machines fixes, et pour la cuisson de la chaux, de la brique, et pour tout le chauffage industriel.

Le prix de la voie de 15 hectolitres rendue dans Paris est de 22 fr. 50 pour le gros Coke, et de 24 fr. pour le Coke trié et cassé, qui est le plus convenable pour les appareils d'appartements.

Les demandes sont reçues au siége de l'Administration, rue Saint-Georges, n° 1 ; au Dépôt spécial des Appareils de Chauffage, place du Palais-Royal, n° 2 ; — dans les bureaux de la Compagnie et dans tous les Bureaux de la Compagnie générale des Omnibus de Paris et de la Banlieue.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les mouvements de la rente ont encore été fort limités depuis huit jours. La rupture entre l'Espagne et le Maroc et l'attitude de l'Angleterre avaient produit un peu d'émotion lundi dernier, mais la baisse que ces nouvelles ont produite n'a pas eu en réalité beaucoup d'importance, et la rente était revenue dès le lendemain dans ses anciens cours dont elle ne s'est plus écartée. Ainsi la rente était tombée de 69 45 à 69 40, mais la baisse ayant rencontré une résistance invincible, on est revenu à 69 45, et l'on est resté à 69 35. Ce n'est pas toutefois qu'on ne cite quelques opérations assez importantes engagées pour la fin du mois, mais leur sort doit dépendre du cours de la réponse des primes, et si elle était faite dans les cours actuels, une grande partie des primes qui seraient livrées compenserait les achats de ferme et simplifierait la liquidation. Aussi les efforts des principaux spéculateurs ne paraissent tendre en ce moment qu'à maintenir le *statu quo* et à empêcher que la rente ne descende au-dessous de 69 ou ne s'élève aux environs de 70 fr. avant la Bourse de lundi prochain.

L'abondance des capitaux sur le marché et l'approche du coupon de décembre que l'on commence déjà à escompter, ont lutté jusqu'à présent contre l'effet des incertitudes politiques. On s'attend même à de nouvelles demandes d'inscriptions en liquidation. On doit s'attendre aussi à voir une partie des capitaux, consacrés jusqu'à présent à des achats d'obligations, revenir à la rente par suite de la hausse des obligations qui touchent au cours de 300 fr. depuis que la Banque de France a cessé d'en émettre sur le marché.

Les actions du Crédit mobilier ont été continuellement lourdes et offertes. Elles ne suivent plus aussi exactement les oscillations de la rente et elles perdent peu à peu du terrain. Elles se négociaient encore dernièrement à 850 et 860, lorsque la rente 3 0/0 faisait 69 75 et 69 80; et elles sont à prime à 741, tandis que la rente se soutient encore à 69 35. C'est qu'il y a pour le Mobilier une apuration de bénéfices et de dividendes qui agit sur les spéculateurs, et qui a décidé depuis quelque temps beaucoup de ventes à découvert. En outre, la suppression de la double liquidation a été désavantageuse à cette valeur.

Le marché des chemins de fer a été à peu près stationnaire. Les cours ont à peine fléchi depuis huit jours, et les transactions sont fort rares sur ces valeurs. La spéculation ne fait quelques opérations importantes que sur les actions de Lyon et d'Orléans. Les cours extrêmes de ces deux lignes depuis huit jours ne présentent qu'une variation de 7 50 à 10 fr.; ainsi l'Orléans a fait 1,365 et 1,355, et le Lyon a varié de 912 fr. à 905 50; mais les cours sont toujours maintenus assez fermes, et l'on s'attend encore à des découverts et à des reports pour la prochaine liquidation.

Sur toutes les autres lignes de chemins de fer, les cours sont entraînés par le mouvement général du marché, mais il n'y a presque pas de spéculation. Les agents de change songent, dit-on, à faire décider que l'on fera à l'avenir des primes dont 5 fr. sur les actions de chemins de fer, mais il est douteux qu'ils parviennent, même par ce moyen, à rendre de l'activité à la spéculation sur ces valeurs.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 20 jusqu'à celle du 27 octobre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 69 60 à 69 30; elle a repris à 69 40. Elle a baissé à terme de 69 65 à 69 40; elle a fermé à 69 35.

L'emprunt 3 0/0 a varié de 69 90 à 69 50; il est resté à 69 50.

La rente 4 1/2 0/0 a varié de 95 à 95 30; elle est restée à 95.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,825 à 2,840; elles sont restées à 2,840.

Le Crédit foncier s'est maintenu sans aucune variation à 690.

Le Crédit mobilier a fléchi de 785 à 760, il est resté à 771 25.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,366 25 à 1,355; elles ont repris à 1,362 50; elles sont restées à 1,360.

Le Nord ancien a fléchi de 935 à 928 75; il est resté à 932 50.

Les actions nouvelles du Nord ont fait 825; elles ont rétrogradé à 812 75, et elles sont restées à 817 50.

L'Est a fléchi de 677 50 à 671 25; il est resté à 672 50.

Le Lyon-Méditerranée a baissé de 912 50 à 902 50; il est resté à 908 75.

Le Midi a fléchi de 515 à 505; il est resté à 508 75.

L'Ouest a varié de 572 50 à 565; il est resté à 565.

Le Genève a fléchi de 540 à 520; il a fermé à 525.

Le Dauphiné a varié de 555 à 552 50.

Les Ardennes anciennes ont varié de 457 50 à 460; les nouvelles, de 485 à 487 50.

Les Béziers ont varié de 472 50 à 470.

Les Autrichiens ont fléchi de 545 à 537 50; ils ont fermé à 540.

Les Lombards ont fléchi de 553 75 à 546 25; ils sont restés à 548 75.

Le Victor-Emmanuel a varié de 415 à 412 50; les Russes, de 497 50 à 495; les Romains, de 360 à 350; les Ouest de la Suisse, de 390 à 385.

Les Saragosse ont fléchi de 455 à 445; ils ont fermé à 447 50.

Samedi. — La Bourse était fort calme, les cours étaient plus fermes, mais sans variations sensibles. La rente a monté au comptant de 40 c. à 69 30, et à terme de 05 à 69 50. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque de France, à 2,825. Le Crédit mobilier a monté de 3 75 à 778 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,365; l'Est, de 1 25 à 677 50; le Lyon, de 3 75 à 910; le Dauphiné, de 2 50 à 555; le Béziers, de 2 50 à 472 50. Le Midi a fléchi de 2 50 à 507 50; le Nord ancien, de 1 25 à 933 75. Le Nord nouveau s'est tenu à 825; le Genève, à 530; l'Ouest, à 570; le Saragosse, à 452 50. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 547 50; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 412 50; les Lombards, de 1 25 à 552 50. Les Russes ont fléchi de 1 25 à 496 25.

Lundi. — Le marché a été agité par les bruits relatifs à la guerre entre l'Espagne et le Maroc. Les valeurs ont été continuellement offertes et ont éprouvé une baisse sensible. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 30 c. à 69 20, et à terme de 40 c. à 69 10. Le 4 1/2 a varié de 95 à 95 25. La Banque s'est tenue à 2,825. Le Crédit mobilier a fléchi de 13 75 à 765; l'Orléans, de 7 50 à 1,360; le Nord, de 3 75 à 930; le Nord nouveau, de 11 25 à 813 75; le Lyon, de 7 50 à 902 50; l'Ouest, de 2 50 à 567 50; le Genève, de 5 à 525; le Dauphiné, de 2 50 à 552 50. L'Est s'est tenu à 677 50; le Midi, à 507 50. Les Autrichiens ont fléchi de 6 25 à 541 25; les Lombards, de 5 à 547 50; les Victor-Emmanuel, de 5 à 407 50; les Saragosse, de 7 50 à 445; les Russes, de 1 25 à 495. Les Romains se sont maintenus à 360.

Mardi. — La Bourse est revenue de sa panique de la veille. Une reprise générale a fait presque regagner le terrain qui avait été perdu. La rente 3 0/0 a repris au comptant de 20 c. à 69 40, et à terme de 35 c. à 69 45. Le 4 1/2 a fléchi de 25 c. à 95. La Banque de France a monté de 10 à 2,835; le Crédit mobilier, de 8 75 à 773 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,360; le Nord, de 5 à 935; le Nord nouveau, de 3 75 à 817 50; le Lyon, de 6 25 à 908 75. L'Est est resté sans variations à 677 50; le Midi, à 507 50. L'Ouest a fléchi de 1 25 à 566 25; le Genève, de 5 à 520. Les Autrichiens ont monté de 2 50 à 543 75; les Lombards, de 2 50 à 550; les Victor-Emmanuel, de 7 50 à 415; les Saragosse, de 2 50 à 447 50. Les Romains ont fléchi de 10 à 350.

Mercredi. — Les cours étaient plus faibles; mais il y avait peu d'animation dans les affaires. La spéculation se prépare à la liquidation qui approche. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 5 c. à 69 35, et à terme de 10 c. à 69 35. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95; la Banque, à 2,835; le Crédit foncier, à 690. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 770. L'Orléans a monté de 1 25 à 1,360; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 910. Le Nord ancien a fléchi de 2 50 à 932 50; l'Est, de 5 à 672 50; l'Ouest, de 1 25 à 565. Le Midi s'est tenu à 507 50; le Genève, à 520; les Saragosse, à 447 50; les Victor-Emmanuel, à 415; les Romains, à 350. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 548 75; les Autrichiens, de 3 75 à 540.

Jeudi. — Le marché est resté longtemps lourd; mais les cours se sont raffermis vers la clôture et sont restés aux environs des cours de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 20 à 69 40, et à terme de 69 25 à 69 35. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95. La Banque a monté de 5 fr. à 2,840. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 771 25; l'Orléans, de 1,356 25 à 1,360. le Nord ancien s'est tenu à 932 50; le Nord nouveau, à 817 50. Le Lyon-Méditerranée a varié de 906 25 à 908 75; le Midi, de 506 25 à 508 75; l'Est, de 672 50 à 673 50. L'Ouest a fléchi de 1 25 à 563 75. Le Genève a monté de 5 à 525. Les Autrichiens se sont tenus à 540, les Lombards, à 548 75; les Saragosse, à 448 75; les Russes, à 495; les Romains, à 350; les Victor-Emmanuel, à 412 50.

Vendredi. — La Bourse a été très-ferme; mais la hausse a trouvé beaucoup de résistance sur le 3 0/0 au cours de 69 50. Les chemins de fer étaient calmes. La rente 3 0/0 a fermé sans variation au comptant à 69 40, et en hausse de 10 c. à terme à 69 45; le 4 1/2 0/0, sans variation, à 95. La Banque a fléchi de 5 à 2,835. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 776 25. L'Orléans s'est tenu à 1,360; le Lyon-Méditerranée, à 908 75; le Nord ancien, à 932 50; le Midi, à 508 75. L'Est a monté de 2 50 à 675; l'Ouest, de 1 25 à 565. Les Autrichiens ont fléchi de 1 25 à 538 75. Les Lombards se sont soutenus à 548 75. Les Russes libérés étaient offerts à 493 75, et les Russes non libérés, à 470.

F. GRIMAUD.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. en cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 ••	jan. av. juil.	242 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	33 30	....	685 ••
Omnium lyonnais .... —	Civ.	7.500	1/7500	»	25 ••	janv. juill.	•• ••
Comptoir V. C. Bonnard et Ce —	C	6.000	100	»	5 ••	février	46 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12.500	7500	2020 ••	avril	140 0/0 b.
Sécurité .... —	A	300	5.000	/5	••	....	43 0/0 b.
Union des ports .... —	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	70 0/0 b.
Lloyd français .... —	A	1.200	5.000	4/5	425 ••	février	0/0 b.
Océan .... —	A	200	5.000	4000	250 ••	....	0/0 b.
Chambre d'assurances .... —	A	600	5.000	4/5	••	février	31 0/0 b.
Mélusine .... —	A	400	5.000	4/5	342 ••	mars	32 0/0 b.
Vigie .... —	A	200	5.000	4000	734 ••	....	30 0/0 b.
Sauvegarde .... —	A	200	5.000	4000	375 ••	février	15 0/0 b.
Centrale .... —	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février ...	22 0/0 b.
Réunion .... —	A	1.200	5.000	4000	335 ••	février	11 0/0 b.
Comptoir .... —	A	400	5.000	4000	»	....	10 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 ••	avril	710 0/0 b.
Phénix .... —	A	4.000	1.000	»	240 ••	mai, nov.	200 0/0 b.
Nationale .... —	A	2.000	5.000	4/5	650 ••	mars	150 0/0 b.
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril	66 0/0 b.
Soleil .... —	A	1.000	6.000	4/5	845 ••	avril	120 0/0 b.
France .... —	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril	62 0/0 b.
Urbaine .... —	A	1.000	5.000	4/5	325 ••	avril	90 0/0 b.
Providence .... —	A	2.000	2.500	2000	120 ••	avril	60 0/0 b.
Aigle .... —	A	400	600	3000	200 ••	avril	25 0/0 b.
Paternelle .... —	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	5 0/0 b.
Confiance .... —	A	800	5.000	4000	Néant	avril	3 0/0 b.
Nord .... —	A	2.000	1.000	800	25 ••	avril	17 1/2 0/0
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 ••	t. les 3 ans	173 0/0 b.
Nationale .... —	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	79 0/0 b.
Union .... —	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 3 ans	15 1/2 0/0
Phénix .... —	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 3 ans	1 0/0 p.
Caisse Paternelle .... —	A	8.000	500	400	15 ••	avril	10 0/0 b.
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	8 1/2 0/0 p.
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 ••	janv. juill.	905 ••
— act. de jouissance —	A	»	1/24000	»	31	jui	•• ••
Omnibus de Lyon .... —	C	60.000	100	10	Néant	....	46 25
Omnibus de Londres .... —	C	50.000	100	»	8 ••	....	41 25
Omnibus des ch. de fer .... —	C	3.200	300	»	19 ••	janv. jl.	•• ••
Gondoles parisiennes .... —	C	1.700	60	»	4 ••	....	•• ••
Comp. des voitures de Paris —	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	42 50
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 ••	avril, oct.	1220 ••
— act. de jouiss. —	A	68.000	1/68000	»	8 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital —	A	7.200	1.000	»	50 ••	avril, oct.	970 ••
— act. de jouiss. —	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin ...	•• ••
Arles à Bouc, act. de capital —	A	6.000	1.000	»	50 ••	avril, oct.	•• ••
3 canaux, act. de capital ... —	A	19.000	1.000	»	50 ••	avril, oct.	•• ••
Aire à la Bassée .... —	A	600	5.000	»	505 ••	févr. août	•• ••
Sambre à l'Oise .... —	A	11.550	1.000	»	60 ••	....	745 ••
Scarpe inférieure .... —	C	2.200	1.000	»	•• ••	....	•• ••
Sambre française canalisée —	A	6.000	1.000		100	....	•• ••
Canalisation de l'Èbre ... —	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	•• ••
Ports de Marseille .. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	185 ••
Pont, gare et p. de Grenelle —	A	7.000	1.000	»	15 ••	....	•• ••
Pont de Rouen .... —	A	800	1.000	»	30 ••	janv. juill.	•• ••
Ponts réunis .... —	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	•• ••
Nouveaux Ponts réunis ... —	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	•• ••
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	725 ••
Messager. imp. (Serv. marit.) —	A	80.000	500		30 ••	janv. juill.	602 ••
Ce cent. de transp. et nav. —	C	8.400	250	»	Néant	....	•• ••
Ce générale maritime ... —	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	345 ••
Marc Fraissinet père et fils —	C	••	500	»	•• ••	....	210 ••
Comp. de navigation mixte —	A	20.000	1/20000	»	•• ••	....	185 ••
Armements Barbey et Ce. —	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	•• ••
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	•• ••
Long-Pendu .... —	Civ.	»	500	»	•• ••	....	•• ••
Montchanin .... —	C	6.800	500	»	•• ••	juin décemb.	•• ••
Centre-du-Flénu .... —	Civ.	3.000	1.000	»	30 ••	mai	•• ••
Pont-de-Loup-Sud .... —	Civ.	2.800	1.000	»	35 ••	avril	•• ••
Monthieux-Saint-Etienne .. —	Civ.	3.000	500	»	•• ••	....	•• ••
Blanzy .... —	C	20.000	500	»	36 ••	févr. août	•• ••
Azincourt .... —	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	•• ••
Chazotte .... —	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	•• ••
Layon-et-Loire .... —	A	1.650	1/1650		•• ••	....	•• ••
Epinac .... —	A	2.400	1/2400	»	125 ••	1er décemb.	•• ••
Loire .... —	A	80.000	1/80000	»	8 ••	....	135 ••
Mont-Rambert .... —	A	80.000	1/80000	»	9	....	133 75
St-Etienne .... —	A	80.000	1/80000	»	8 ••	....	136 25
Rive-de-Gier .... —	A	80.000	1/80000	»	17 ••	....	238 75
Mayenne et Sarthe .... —	A	13.000	1/13000	»	25 ••	....	•• ••
Grand'Combe .... —	A	24.000	1/24000	»	70 ••	janv. juill.	775 ••
Unieux et Fraisse .... —	»	»	500	»	»	....	•• ••
Carmaux .... —	C	110.000	175	»	6 75	mai, novem	16 25
Roche-Mollière et Firminy —	»	» »	500	»	•• ••	....	•• ••
Houill. réun. à Quaregnon —	A	6.720	250	»	Néant	....	•• ••
Charbonnages belges ... —	A	30.000	500	»	35 ••	....	507 50
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	•• ••
Seyssel anglais .... —	»	10.000	100	»	17 50	....	•• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	•• »
Méditerranée .... —	C	30.000	250		Néant	....	•• ••
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	•• ••

DÉNOMINATION	Anonyme ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Tenez (cuivre) .... *Mines*	C	21.000	100	»	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif. —	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	•• ••
Santander .... —	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	•• ••
Vieille-Montagne, zinc ... —	A	90.000	80	»	25 ••	mai, nov.	390 ••
Nouvelle-Montagne, zinc .. —	A	3.000	1.000	»	75 ••	....	920 ••
Stolberg et Westphalie, priv. —	A	40.000	375	»	3 ••	octobre ...	•• ••
— non priv. —	A	40.000	375	»	Néant	octobre ..	•• ••
Corphalie, zinc .... —	A	5.500	1.000	»	40 ••	janv. juill.	515 ••
Eschweiler, priv. zinc ... —	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc —	A	6.300	375	»	7 50	janv. av.	•• ••
Silésie, zinc .... —	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	91 ••
Terre-Noire ..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	•• ••	....	•• ••
Decazeville (Aveyron) ... —	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	•• ••
Alais (Gard) .... —	A	18.000	1/18000	»	33 ••	juin déc.	•• »
Creusot (Saône-et-Loire) .. —	C	28.000	500	»	70 ••	juin déc.	920 ••
Allevard .... —	»	••	1.000	»	» ••	....	•• ••
Basse-Indre .... —		5.000	500	»	40 ••	avril, oct.	•• ••
Châtillon et Commentry ... —	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	200 ••
Horme .... —	A	10.000	1/10000	»	•• ••	....	695 ••
Maubeuge (Nord) .... —	A	6.000	1/6000	»	25 ••	....	•• »
Fourchambault .... —	C	50.000	1/50000	»	10 ••	....	275 ••
Marine et chemins de fer .. —		54.000	1/54000	»	41 ••	mai, nov.	415 ••
Côte-d'Or .... —	»	»	500	»	•• ••	....	•• ••
Franche-Comté .... —	C	40.000	500		15 ••	mai, novem	•• ••
Méditerranée (f. et chant.) —	A	6.000	1/6000	»	60 ••	....	827 50
Firminy .... —		»	250	»	•• ••	....	185 ••
Pont-Lévêque (Vienne) ... —	C	»	500	»	•• ••	....	•• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.) —	A	10.000	500	»	85 ••	avril, oct.	710 ••
Providence Belgique ... —	A	5.500	1.000	»	70 ••	septembre	1165 ••
Phénix métallurgique ... —		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	•• ••
J.-F. Cail et Ce .... *Usines*	C	14.000	500	»	95 ••	sept. mars	165 ••
Caronte .... —	C	70.000	100	10	Néant	....	•• ••
Chameroy .... —	C	4.000	500	»	••	juin, déc.	•• ••
Gandillot .... —	C	2.200	250	»	50	....	•• ••
Christofle .... —	C	4.000	500	»	0 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 ••	....	140 ••
Ce immobilière (Rivoli) ... —	A	240.000	100	»	50	janv. juill.	102 50
Docks Louis-Napoléon ... —	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	193 25
Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	••	mai, novem	920 ••
Union des Gaz .... —	C	34.000	250	»	•• »	janvier ..	•• ••
Marseille (Mines de Portes) —	C	48.000	1/48000	»	12 ••	avril oct.	•• ••
Nord (Batignolles) .... —	C	6.000	500	»	25 ••	juin décemb	•• ••
Est (Vincennes) .... —	C	1.000	500	»	97 ••	....	•• ••
Versailles .... —	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	•• ••
Amiens .... —	C	1.200	500	»	35 ••	janv. juill.	•• ••
Calais .... —	C	1.000	1.000	»	20 ••	janv. juill.	•• ••
Saint-Etienne .... —	A	1.050	1/1050	»	120 ••	....	•• ••
Lyon .... —	A	7.000	1/7000	»	135 ••	janv. juill.	2150 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon —	A	2.400	1/2400	»	•• ••	....	1510 ••
Wazemmes .... —	C	2.100	416	»	12 50	1er octobre	•• »
Malaga .... —	»	»	»	»	•• ••	....	•• ••
Ce centrale, Lebon 13 villes —	C	15.000	500	»	30 ••	janv. juill.	•• ••
Montpellier .... —	A	1.000	1/1000	»	•• ••	....	•• ••
Maberly (Amiens) ..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 ••	août	555 ••
Cohin .... —	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	•• ••
Société Lainière .... —	C	1.400	500	»	42 ••	....	•• ••
Pont-Rémy .... —	A	5.000	1/5000	»	38 ••	30 avril ..	•• ••
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	140 ••	....	•• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	10 »	janv. juill.	•• ••
Droit .... —	C	400	2.500	»	600 ••	....	•• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.600	1/3600	»	•• ••	....	•• ••
Montluçon .... —	C	24.000	500	»	6 ••	....	•• ••
Oignies, Belgique .... —	A	24.000	500	»	30 16	septembre	485 ••
Aix-la-Chapelle, Prusse rh. —	A	3.000	375	»	Néant	1er octobre	•• ••
Sétif (colonies de) ...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	•• ••
Richer et C. Vidanges ... —	C	28.000	500	»	20	....	•• ••
Caoutchouc souple .... —	C	50.000	100	»	12 ••	31 mars ..	•• ••
Chollet et Ce .... —	C	40.000	100	»	Néant	....	•• ••
Ce générale des Eaux ... —	A	80.000	250	»	13 ••	....	202 50
2 Cirques (E. Dejean et Ce) —	C	8.750	200	»	18 ••	5 fév. juill.	•• ••

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Derniers cours connus
Compe générale des Omnibus ...	»	8.000	500	11	25 ••	avril octob.	•• ••
Ce imp. des Voitures de Paris ..	80	27.000	125	50	5 ••	....	•• ••
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 ••	janv. juillet	500 ••
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1872	30 ••	avril octob.	501 25
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 ••	....	1125 ••
— nouvelles	»	18.400	1.250	75	50 ••	février août	900 ••
Carmaux (charbonnages)	270	3.000	500	90	15 ••	janv. juill.	•• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	•• ••
Vieille-Montagne	»	13.600	500	16	25 ••	janv. juillet	445 ••
Aveyron (Decazeville) 1855-57 ..	300	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	•• ••
Compagnie générale des Eaux ..	270	20.100	500	90	15 ••	avril octob.	255 ••
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 ••	mai novemb	242 50
Horme anc.	475	2.110	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	452 50
— nouv.	265	7.000	300	50	15 ••	31 mars sept	250 ••
J.-F. Cail et Ce	40	8.000	450	11	20 ••	janv. juill.	•• ••
Rue Impériale de Lyon	»	»	625	»	25 ••	15 janv. juill.	513 75
Gaz de Paris	410	23.590	500	45	25 ••	janv. juillet	455 ••
Union des gaz	230	22.727	250	25	15 ••	janv. juillet	•• ••
Ville de Marseille	1030	9.000	1000	15	50 ••	janv. juillet	1065 ••

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 22 AU 28 OCTOBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
14.5	1625	99	300.000	500	•	57 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1390 ..	1365 ..	1365 ..	1367 50	1365 ..	1360 ..	1360 ..	1361 25	1357 50	1362 ..	1390 ..	1390 ..
919	1565	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	933 75	935 ..	930 ..	930 ..	930 ..	935 ..	932 50	932 50	932 50	931 50	932 50	932 50
•	•	•	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	825 ..	825 ..	820 ..	812 75	817 50	815 ..	817 50	...	815 ..	817 50	817 50	...
1018	1990	99	500.000	500	•	40 44 pour 1858	mai 1859	Est	680 ..	677 50	677 50	677 50	677 50	677 50	672 50	672 50	675 ..	672 50	675 ..	675 ..
1163	2824	•	693.100	500	•	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	911 25	910 ..	908 25	903 50	908 75	908 75	910 ..	910 ..	907 50	904 75	907 50	909 75
793	1023	99	250.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Midi	507 50	507 50	505 ..	502 50	...	507 50	507 50	507 50	505 ..	508 75	506 25	508 75
1100	2.404	99	300.000	500	•	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	570 ..	570 ..	567 50	562 50	565 ..	568 25	565 ..	565 ..	561 75	561 75	565 ..	565 ..
229	274	99	80.000	500	•	4 0/0	juill. 1859	Lyon à Genève	532 50	530 ..	525 ..	525 ..	530 ..	530 ..	525 ..	520 ..	520 ..	525 ..	520 ..	...
52	52	99	30.000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 ..	172 50	172 50	...	170 ..	170 ..	173 ..	...	170 ..	...	170 ..	...
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	552 50	555 ..	552 50	552 50	...	...	552 50	550 ..	...	...	...	...
154	426	99	42.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	460 ..	...	...	...	460 ..	460 ..	460 ..	...	460 ..	...	...	...
•		•	84.000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	...	...	...	...	485 ..	487 50	485 ..	487 50	...	...	...	...
33		99	16.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	•	...	•
1323	1311	92	400.000	500	•	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	545 ..	547 50	542 50	541 25	542 50	543 75	540 ..	540 ..	540 ..	540 ..	537 50	539 75
214	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	412 50	...	407 50	...	415 ..	415 ..	415 ..	...	412 50	...	412 50	412 50
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	14 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	...	496 25	495 ..	...	...	...	...	...	495 ..	495 ..	...	493 75
•	•			•	•	•	•	id. (tout payé)	...	...	475 ..	...	...	...	475 ..	...	...	...	472 50	470 ..
80	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	195 ..	•	200 ..	•	287 50	•	287 50	•	285 ..	•	285 ..	•
206	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	...	•	...	•	...	•	...	•	410 ..	•	410 ..	•
102	179	•	57.305	500	•	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•	...	•
102	815	99	240.000	500	160	6 0/0	juillet 1859	Saragosse	452 50	452 50	450 ..	445 ..	450 ..	447 50	447 50	447 50	450 ..	448 75	448 75	450 ..
1306	3131	99	312.500	500	350	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb.	551 25	552 50	549 25	547 50	547 50	550 ..	548 75	548 75	547 50	549 75	548 75	549 75
•	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (Int. gar.)	avril 1859	Romains	...	...	380 ..	...	350 ..	...	350 ..	...	350 ..	...	350 ..	...
14	14	99	7.165	250	•	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	•	...	•	•	•	•	...	...	•	...	•
•	132	99	47.500	240	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Jérez	...	...	...	...	...	•	...	...	...	...	...	•
•	•	99	36.000	240	...	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	•	...	•	...	•	...	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembours.	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembourse-ment	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
1848	5.000	1900	•	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	• ..
1842-1849	12.000	1901	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	... ..	... ..	• ..	• ..	... ..	• ..
1841	2.775	1904	1100	•	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1842	8.808	1901	1125	•	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0.	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1848	13.333	1898	750	•	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0.	... ..	... ..	... ..	900 ..	... ..	... ..
1843	6.400	1893	•	•	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	965 ..	... ..
1850	30.000	1893	•	•	1.250	•	50 ..	D°.	Marseille à Avignon	• •	• •	• •	• •	• •	• •
•	3.300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1843	941	•	•	•	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1852-1854	34.536	1903	divers.	•	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	965 ..	... ..	... ..	... ..	965 ..	965 ..
1845-1847	15.000	1905	1000	•	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1852	80.000	1905	1040	•	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..	1010 ..
1847-1854	26.750	1909	divers	•	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	1050 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1854	24.000	1905	500	•	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	... ..	... ..	... ..	... ..	470 ..	... ..
1854	162.014	1962	•	•	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	... ..	... ..	492 50	... ..	... ..	... ..
1852	120.000	1964	•	•	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	502 50	502 50	... ..	... ..	502 50	502 50
1852	307.225	1962	divers	•	650	avril.	26 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	490 ..	... ..
•	5.881	1905	•	•	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1845	22.000	1935	500	•	400	•	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	6.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	17.418	1944	500	•	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	• ..	• ..	• ..	... ..	• ..	... ..
1854	131.007	1953	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	... ..	... ..	... ..	292 50	... ..	... ..
1855	255.000	1950	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	293 ..	290 ..	290 ..	292 ..	292 50	292 50
1852	63.643	1902	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	... ..	... ..	292 50	... ..	292 50	... ..
1855	264.000	1954	divers.	•	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	296 ..	300 ..	300 ..	302 50	303 50	297 50
1852-1857	1.142.000	1951	divers	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	293 75	291 75	292 50	293 75	291 75	295 ..
1854-1857	675.000	1956	divers.	•	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	293 75	295 75	300 ..	298 75	294 75	296 75
1855	87.710	1954	285	•	500	décembre	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	... ..	292 50	... ..	292 50	... ..	... ..
1857	51.545	1954	•	•	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	... ..	290 ..	... ..	290 ..	290 ..	... ..
•	250.000	1955	•	•	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	292 50	293 ..	295 50	291 ..	295 ..	295 ..
•	1.250.000	1961	divers.	•	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	295 ..	292 50	291 25	292 50	291 50	293 75
•	271.000	1953	285	•	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	291 50	292 50	294 75	295 ..	293 75	295 ..
•	249.700	1957	285	•	500	juin	15 ..	D°.	Midi gar.	290 ..	292 50	291 50	292 50	291 75	291 50
•	22.619	1956	290	•	500	•	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	271 75	272 50	273 75	273 ..	275 ..	275 ..
1857	508.567	1949	270	•	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	293 50	293 75	294 75	295 ..	294 75	296 ..
•	26.277	1956	•	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	291 25	29[illegible] ..	29[illegible] 75	290 ..	291 25	290 ..
•	28.000	1957	•	•	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné gar.	291 ..	288 75	290 ..	290 ..	288 75	290 ..
1858	600.000	1958	•	•	500	•	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	292 50	291 25	291 25	292 50	291 25	291 50
•	593.636	1946	275	•	500	•	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	261 25	261 25	260 ..	260 ..	261 25	260 ..
1857	200.000	1910	275	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens gar.	257 50	256 25	255 ..	256 25	256 25	256 25
1858	....	1951	250	•	500	•	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	240 ..	238 75	240 ..	245 ..	245 ..	241 50
1858	100.000	1903	•	•	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	256 25	255 ..	255 ..	255 ..	255 ..	255 ..
1859	24.575	1937	260	•	500	•	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	250 ..	250 ..	247 50	247 50	250 ..	250 ..
1859	•	1906	•	•	500	•	15 ..	D°.	Séville à Jerez	236 25	235 ..	235 ..	238 25	237 50	237 50
•	100.500	1907	140	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	121 75	121 75	123 75	123 75	122 50	123 75

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 22 Comptant	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comptant	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comptant	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Comptant	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Comptant	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Comptant	Vendredi 28 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	69 50	69 50	69 10	69 10	69 40	69 45	69 35	69 35	69 40	69 35	69 40	69 45
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	69 10	69 ..	69 05	69 05	69 ..	69 90	69 05	.. ..	69 50	69 50	69 70	69 50
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	95 ..	.. ..	95 25	.. ..	95 ..	95 ..	95 ..	.. ..	95 ..	95 ..	95 ..	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2845 ..	•	2835 ..	•	2835 ..	•	2835 ..	•	2840 ..	•	2835 •	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	610 ..	•	640 ..	... •	640 ..	•	... ..	•	640 ..	•	... ..	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	... ..	... ..	690 ..	... ..	690 ..	... ..	690 ..	... ..	690 ..	... ..	690 ..	... ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	480 ..	•	480 ..	•	477 50	•	477 50	•	475 ..	•	475 ..	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	455 ..	•	455 ..	•	455 ..	•	455 ..	•	455 ..	•	451 50	•
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	98 25	•	97 50	•	97 50	•	97 50	•	97 50	•	97 50	•
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	91 25	•	91 50	•	92 50	•	92 50	•	92 50	•	92 50	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1859	... ..	•	... ..	•	987 50	•	990 ..	•	... ..	•	990 ..	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	780 ..	778 75	765 ..	767 ..	770 ..	773 75	774 75	770 ..	771 25	771 25	776 25	776 25
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1135 ..	•	1130 ..	•	1145 ..	•	1145 ..	•	1135 ..	•	1130 ..	•
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	465 ..	•	465 ..	•	465 ..	•	465 ..	•	465 ..	•	465 ..	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1859	222 50	•	221 25	•	221 25	•	220 ..	... ..	222 50	•	222 50	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	96 o/o	•	95 5/8	•	95 7/8	•	95 7/8	•	95 5/8	•	96 o/o	•
Belge, — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	.. o/o	•	.. o/o	•	100 1/4	•	100 3/4	•	... o/o	•	... ..	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	85 ..	•	84 75	•	84 ..	•	83 25	•	83 ..	•	84 ..	•
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	54 25	•	.. ..	•	54 ..	•	53 75	•	53 75	•	53 50	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	.. o/o	•	83 1/4	•	81 o/o	•	83 o/o	•	83 o/o	•	82 1/2	•
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	84 o/o	•	84 1/4	•	84 o/o	•	84 o/o	•	84 o/o	•	84 o/o	•
Espagne, dette convert., jouissance juillet 1859	33 o/o	.. o/o	33 3/4	.. o/o	33 ..	.. o/o	.. o/o	.. o/o	33 1/4	.. o/o	.. o/o	.. o/o
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	.. ..	•	45 ..	•	45 o/o	•	45 o/o	•	.. o/o	•	.. o/o	•
D° D° 1856, jouissance juillet 1859	44 o/o	.. o/o	44 o/o	.. o/o	43 7/8	.. o/o	43 1/2	.. o/o	44 o/o	.. o/o	42 o/o	.. o/o
D° intérieur, jouissance juillet 1859	44 o/o	41 7/8	41 3/4	41 1/4	42 o/o	41 5/8	42 o/o	42 o/o	41 7/8	.. o/o	41 7/8	41 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	... ..	•	... ..	•	... ..	•	110 ..	•	... ..	•	... ..	•

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT.

Digitized by Google

N° 1001 — 18e ANNEE — N° 46 — SAMEDI 12 NOVEMBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

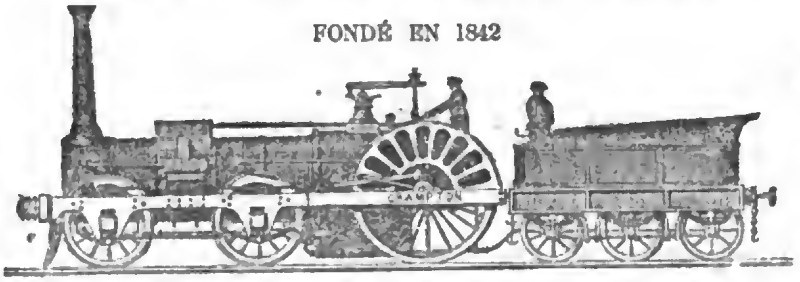
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 4 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre 1859 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *lundi* 28 *novembre* 1859, à huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99 ;

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz ;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent déposer leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

Ces dépôts sont reçus dans les bureaux, rue de Richelieu, 99, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

Aux termes de l'art. 29 des statuts, cette nouvelle assemblée sera appelée à délibérer valablement, quel que soit le nombre des actions représentées.

Les cartes d'admission délivrées pour la première assemblée seront valables pour la seconde.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires que l'assemblée générale prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le 31 janvier prochain, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1859;

2° Sur toutes propositions qui pourront être faites en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des 200 plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 31 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 31 décembre prochain, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

Digitized by Google

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 938.— Recettes brutes des chemins de fer en 1859, 938.— Chemin de fer d'Orléans, 939. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 940.— Chemin de fer Victor-Emmanuel, 940.— Industrie minière de la Grande-Bretagne, 940.— Chronique des chemins de fer, 941.— Nominations, 941.— Banque d'Angleterre, 941.— Avis aux actionnaires, 942.— Bulletin des recettes de la semaine, 942. — Compagnie générale maritime, 943.— Société des ingénieurs civils, 943.— Forges, 945. — Recettes, 946-947. — Annonces, 947-948-949.— Chronique de la Bourse, 950. — Tableau des valeurs industrielles, 951. — Bourse, 952.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Les quelques péripéties qui se sont produites cette semaine dans les affaires politiques n'étaient pas de nature à exercer une influence fâcheuse sur le marché financier. En effet, l'offre qui avait été faite de la régence des Etats de l'Italie centrale au prince de Carignan, et qui était de nature à inspirer quelques craintes, a été refusée par lui, et le *statu quo* continue. Le congrès, dont la réunion ne peut plus faire doute, ne se trouvera pas en face des complications particulières qui auraient pu résulter du fait accompli, les choses étant conservées en l'état et laissant liberté entière à la diplomatie pour terminer à l'amiable les différends qui peuvent encore mettre quelqu'obstacle à la réorganisation définitive et à la pacification de l'Italie. D'un autre côté, le dernières nouvelles politiques prouvent que l'agitation factice qui régnait encore dans certaines parties de l'Italie centrale est déjà bien apaisée, puisqu'on assure que les chefs renoncent à diriger un mouvement qui pouvait avoir de fâcheuses conséquences.

La situation générale s'est donc encore améliorée cette semaine, et les cours auraient dû en recevoir une impulsion favorable. Nous sommes pourtant obligés de constater que rien n'est changé dans l'aspect du marché financier. Les cours restent fermes, mais ne s'améliorent pas, et la stagnation continue.

Si l'on avait compté sur l'institution des commis principaux pour redonner la vie au marché, on doit voir aujourd'hui combien l'on s'est trompé. Leur intervention n'a modifié en rien un état de choses aussi regrettable, et nous devons nous tenir aux observations que nous faisions dans notre dernier Bulletin. Les commis principaux peuvent constituer un intermédiaire utile destiné à remplacer, en quelques parties, la coulisse disparue; mais ils ne sauraient créer un mouvement qui n'existe plus.

Pas d'affaires, pas de public, tel était le bilan de la semaine dernière : tel est aussi le bilan de la semaine qui va finir.

Un seul fait suffira à démontrer l'absence complète de spéculation à la Bourse. On avait cru rappeler les petits spéculateurs qui n'ont pas assez de capitaux pour faire des opérations fermes sur la rente, en rétablissant les petites primes dont 10. Bien que ces primes soient offertes avec un très-faible écart, elles ne sont pas demandées, et ne donnent lieu à aucune opération.

Il est bien évident, par conséquent, que la partie du public de la Bourse qui prenait part à ces opérations s'est retirée. La raison en est simple. C'est que le droit d'entrée a éloigné toute la petite clientèle, et maintient en dehors des grilles cette agglomération de porteurs de petites valeurs auxquels le tourniquet oppose sa coûteuse barrière.

Ce résultat devient encore plus frappant aujourd'hui que le nombre des intermédiaires à l'intérieur de la Bourse est plus que doublé, et que la liquidation de quinzaine est supprimée pour les valeurs mobilières.

Il nous paraît impossible qu'on laisse plus longtemps le premier marché financier du monde se consumer dans une langueur dont on ne peut plus méconnaître la cause réelle.

Justice est faite des préjugés et des calomnies qui avaient mis la Bourse et la spéculation au ban de l'opinion. Il est temps de revenir franchement et de toutes pièces sur les mesures restrictives qui ont été la conséquence d'une erreur économique dont les conséquences durent encore.

Le résultat de la souscription publique ouverte en Piémont pour l'emprunt est connu.

Le gouvernement piémontais a mis en émission quatre millions de rente. La souscription publique s'est élevée à vingt millions.

C'est un nouvel exemple de la supériorité de la souscription publique sur tout autre moyen d'appel aux capitaux.

L'emprunt piémontais ressort à 78 et donne 6.41 p. 0/0 d'intérêt. Le mode de répartition mérite d'être signalé : la première série de souscripteurs aura 47 p. 0/0 de sa souscription ; la deuxième 22 p. 0/0, et la dernière 10 p. 0/0. C'est une sorte de prime accordée à l'empressement des souscripteurs.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 95, ferme à 69 95.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50 ferme à 95 50.

L'emprunt est coté 70 30.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÈTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	48.15 0/0
Victor-Emmanuel	27.37 0/0
Ardennes	24.02 0/0
Autrichiens	19.56 0/0
Midi	18.52 0/0
Ouest	18.09 0/0
Lyon-Genève	14.13 0/0
Orléans	9.52 0/0
Est	9.07 0/0
Union Suisse	8.39 9/0
Bességes a Alais	7.48 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	5.76 0/0
Dauphiné	4.47 0/0
Nord	3 03 0/0
Ouest suisse	2.08 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse	3.24 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEUR

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	11 novembre	18 novembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 15	69 85	» »	» 30
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 50	» »	» »
Banque de France	2825 »	2900 »	75 »	» »
Consolidés	96 1/8	96 1/8	» »	» 3/8
Crédit foncier	692 50	695 »	2 50	» »
Crédit mobilier	786 25	777 50	» »	8 75
Comptoir d'Esc[te]	650 »	660 »	10 »	» »
Orléans	1370 »	1365 »	» »	5 »
Nord	952 50	950 »	» »	2 50
Nord nouveau	830 »	830 »	» »	» »
Est	652 50	650 »	» »	2 50
Paris-Méditerran[e]	892 50	886 25	» »	6 25
Midi	517 50	515 »	» »	2 50
Ouest	572 50	565 »	» »	7 50
Genève	530 »	527 50	» »	2 50
Dauphiné	505 »	500 »	15 »	» »
Graissessac-Béziers	175 »	172 50	» »	2 50
Ardennes ancien.	455 »	455 »	» »	» »
Ardennes nouveau	470 »	475 »	5 »	» »
Ch. Autrichiens	548 75	546 25	» »	2 50
Victor-Emmanuel	412 50	407 50	» »	5 »
Russes	472 50	471 25	» »	1 25
Romains	370 »	365 »	» »	5 »
Sud-Autrich.-Lombards	550 »	546 25	» »	3 75
Saragosse	457 50	456 »	» »	2 50

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1859.

Les recettes brutes des chemins de fer pour les quarante-cinq premières semaines de 1859, présentent les résultats suivants, comparés aux quarante-cinq premières semaines de 1858 :

Digitized by Google

	1859.	1858.	Augmentation.
Nord.	49,203,782 40	47,086,790 78	2,116,991 62
Est. .	51,012,374 64	46,603,571 81	4,408,802 83
Médit.	87,555,565 38	68,899,560 53	18,656,004 85
Orléans.	55,930,190 38	49,835,570 60	6,094,619 78
Ouest.	43,530,526 29	37,676,793 06	5,853,733 23
	287,232,439 09	250,102,286 78	37,130,152 31

Il résulte de ces chiffres que la recette moyenne par semaine a été jusqu'à présent :

Pour le Nord de.....	1 093,417 38
Pour l'Est de.....	1,133,608 32
Pour le Paris-Méditerranée	1,945,679 23
Pour l'Orléans.....	1,242,893 11
Pour l'Ouest.....	967,367 25

En appliquant cette moyenne à l'évaluation des sept dornières semaines de l'exercice, on obtiendrait pour les recettes totales de l'année les probabilités suivantes :

Pour le Nord,	
Recettes des 45 premières semaines.....	49,203,782 40
7 semaines à environ 1,100,000.....	7,700,000 »
Total présumé.....	56,903,782 40
Pour l'Est,	
Recettes des 45 premières semaines.....	51,012,374 64
7 semaines à 1,133,608 fr.	7,935,258 24
Total présumé.....	58,947,632 88
Pour le Paris-Lyon-Méditerranée :	
Recettes des 45 premières semaines.....	87,555,565 38
7 semaines à 1,945,679f.	13,619,754 61
Total présumé.....	101,175,319 99
Pour l'Orléans :	
Recettes des 45 premières semaines.....	55,930,190 38
7 semaines à 1,242,893 f. 11 c.....	8,700,251 77
Total présumé.....	64,630,442 15
Pour l'Ouest :	
Recettes des 45 premières semaines.....	43,530,526 29
7 semaines à 967,367 fr. 25 c.....	6,771,570 75
Total présumé.....	50,302,097 04

Ce qui donnerait, pour les recettes totales de 1859, la comparaison suivante avec 1858 :

	1859.	1858.	Augmentation.
Nord.	56,903,782 40	55,087,017,20	1,816,765 20
Est..	58,947,632 88	54,208,438 86	4,739,194 02
Médi.	101,175,319 99	81,402,046 42	19,773,273 57
Orléans	64,630,442 15	58,398,756 90	6,231,685 25
Ouest	50,302,097 04	43,139,258 92	7,162,838 12
	331,959,274 46	292,235,518 30	39,723,756 16

Ces prévisions sont très-probablement inférieures à la réalité, car les recettes actuelles des chemins de fer se maintiennent beaucoup au-dessus de la moyenne hebdomadaire sur laquelle sont établis les calculs qui précèdent. La différence est surtout sensible pour le Nord, puisque la recette de la 45e semaine s'élève sur cette ligne à 1,248,000 fr., tandis que la moyenne hebdomadaire ne donne que 1,093,000 fr.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Section de Moulins à Montluçon.

Nous avons annoncé, dans notre numéro du 5 novembre, l'ouverture du chemin de fer de Moulins à Montluçon, qui a eu lieu, en effet, le 7 courant.

Voici sur les travaux et le tracé de cette ligne quelques détails intéressants et qui complètent ceux que nous avons déjà publiés sur ce sujet :

Le chemin de fer de Moulins à Montluçon présente une étendue de 80 kilomètres entre les deux gares extrêmes. Il relie les deux bassins de l'Allier et du Cher en traversant un grand nombre de concessions houillères. Le terrain étant très-accidenté, le tracé présente de grandes sinuosités; mais ses courbes ont, en général, un rayon égal et même supérieur à 500 mètres. Ce n'est qu'en un seul point, au passage du Roc du Saint, près de Montluçon, qu'on a eu recours au rayon minimum prescrit par le cahier des charges (300 mètres).

Les pentes du chemin de fer sont aussi d'une grande déclivité (15 millimètres par mètre), à cause de la hauteur obligée des points qu'il fallait desservir. Quand on examine son profil en long, on le voit, à partir de Moulins, s'élever à 240 mètres pour atteindre le Montet, faite séparatif des eaux de l'Allier et du Cher, puis s'abaisser de 200 mètres pour arriver à Villefranche, s'élever ensuite de nouveau de 120 mètres jusqu'au plateau de Commentry, et descendre enfin de 165 mètres pour déboucher dans la vallée du Cher, à Montluçon.

Le nouveau chemin s'embranche sur la ligne de Paris à Clermont à l'une des extrémités de la gare de Moulins, et après avoir décrit une courbe, vient franchir l'Allier sur un beau pont en tôle d'environ 340 mètres de longueur. Le chemin de fer se dirige ensuite vers Vallière et Neuvy, dans une position d'où l'on découvre d'une manière admirable la ville de Moulins et la vallée de l'Allier. Dans ce parcours, une grande tranchée, ouverte dans des bancs de marne et d'argile, a donné lieu à d'assez grandes difficultés d'exécution qu'on a surmontées en adoucissant et en drainant les talus. Après avoir contourné Neuvy, la ligne remonte la riche vallée de la Queune, passe à proximité des châteaux de Montgarnaud et des Mesiays, et, longeant la route impériale, arrive à Souvigny, première station de la ligne qui desservira en même temps la ville de Bourbon-l'Archambault.

Au delà de cette station, le chemin entre en tranchée dans la forêt de Messarges et en sort pour traverser l'étang du même nom, au moyen d'un viaduc de 26 mètres de hauteur et de 160 mètres de longueur, formant l'ouvrage le plus important de la ligne après le pont de Moulins. Ce viaduc, dont tout le monde a pu admirer les belles proportions et la simplicité des formes, se compose de dix arches en plein cintre de 12 mètres d'ouverture chacune; il a été construit tout entier en grès de Gipcy, pierre d'une excellente qualité et d'un aspect des plus satisfaisants. Ses fondations ont été très-coûteuses; il a fallu les descendre à 7 mètres de profondeur au-dessous du niveau de l'étang pour les asseoir sur le terrain solide.

C'est entre Souvigny et Messarges que commencent les fortes déclivités du chemin de fer. Sur le parcours de ces rampes on trouve d'abord Noyant, deuxième station de la ligne, puis à 2 kilomètres au delà un tunnel de peu de longueur, mais dont les difficultés de construction ont été énormes. Ce tunnel, placé dans une courbe, a été ouvert dans un terrain de grès et de schistes entièrement bouleversé, dont les éboulements ont plusieurs fois brisé les étais des galeries et les maçonneries intérieures. A la suite du tunnel, on coupe les contre-forts accidentés des côtes Matras. Cette partie du tracé offre le plus grand intérêt : la hauteur des remblais et des tranchées qui se succèdent varie entre 15 et 25 mètres de hauteur. Le percement de ces tranchées, composées de grès durs, de poudingues, de schistes et de granits, a été fort long.

On atteint bientôt après la station de Tronget, qui doit servir à l'exploitation des mines du Montet, puis on franchit le faite principal. En ce point, l'horizon est fort étendu : on découvre à gauche le Puy-de-Dôme et les montagnes d'Auvergne. La ligne descend ensuite sur l'un des versants de l'Aumance, arrive à la station de Chavonon, qui est appelée à desservir le vaste bassin houiller de Buxière-la-Grue, passe près des ruines du château de Murat, situées d'une manière pittoresque au sommet d'une colline, et termine sa descente à la station de Villefranche, point de partage des ruisseaux de Baisse-Moulin et de Voirat. La fertilité du pays qui entoure Villefranche paraît d'autant plus grande qu'elle forme un contraste frappant avec la contrée sauvage que traverse ensuite le chemin de fer en remontant le long du ruisseau de Voirat pour arriver à la gare de la Presle. C'est en ce dernier point que se détachent de la ligne principale les embranchements des mines de Bezenet, de Doyet et de Montvicq; l'embranchement de Bezenet a 5 kilomètres de longueur et possède une gare de voyageurs.

Après la station de la Presle, le chemin continue à monter pour atteindre la station de Commentry, ville dont l'importance se développo tous les jours par ses richesses houillères et l'industrie métallurgique qui s'y est établie. Cette ville compte aujourd'hui de 8 à 10,000 âmes. Sa station desservira les bains de Néris, en attendant la station qui doit être construite plus tard aux Ferrières, après que le chemin d'accès de Néris à cette dernière localité aura été établi.

Au sortir de Commentry, le tracé descend et pénètre dans la gorge étroite du ruisseau de Lamaron : c'est la partie la plus curieuse de la ligne. Cette gorge est bordée d'imposants contre-forts granitiques qui s'entrecroisent et forcent le ruisseau à suivre les contours les plus brusques. Le chemin de fer se développe au pied de ces contre-forts, tandis que la route impériale conduisant à Montluçon contourne leur partie supérieure à 150 mètres plus haut, au moyen d'une foule de lacets. La voie ferrée tantôt repousse le ruisseau dans un nouveau lit, tantôt le franchit sur une suite de ponts, les uns droits, les autres biais, tantôt enfin coupe les rochers à pic par de profondes tran-

Digitized by Google

chées. L'endroit connu sous le nom de Roc du Saint est particulièrement remarquable par l'espace étroit et sinueux où le chemin de fer et le ruisseau semblent se disputer le passage.

Enfin l'on touche à Montluçon et l'on entre en gare après avoir traversé une énorme tranchée sablonneuse, dont les déblais ont servi à faire le vaste remblai sur lequel la gare est bâtie.

Le chemin de fer a été continué plus loin et franchit le Cher sur un pont en tôle, semblable à celui de l'Allier, pour se raccorder d'un côté avec le canal de Berry, de l'autre avec les usines. La branche qui se dirige vers le canal forme en même temps l'amorce du chemin de Montluçon à Bourges, dont les travaux vont bientôt commencer.

En résumé, le chemin de fer de Montluçon, qui paraît du reste avoir été construit dans des conditions remarquables d'économie, malgré les obstacles qu'il présentait, est digne de prendre rang parmi les grandes voies ferrées qui sillonnent notre pays, et fait le plus grand honneur à M. Frémaux, ingénieur des ponts et chaussées, qui en a établi le tracé et dirigé la construction, et à l'entrepreneur qui en a exécuté les travaux.

F. Grimaud.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 11 NOVEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 11 novembre
Paris-Méditerranée	63.128 06	892 50 ex
Nord	52.022 »	952 50
Orléans	37.928 19	1370 »
Ouest	30.701 93	570 »
Bességes	31.405 18	400 »
Est	31.373 51	652 50 ex
Genève	25.613 86	530 »
Midi	21.884 47	517 50
Ardennes	18.841 91	460 »
Dauphiné	18.354 64	565 »
Lombards-Vénitiens-Sud.	43.786 27	550 »
Autrichiens (2)	24.516 91	548 75
	Au 4 novembre.	
Madrid à Alicante	20.174 58	450 »

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 11,654 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 11 novembre 1859 (2.02), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Nous recevons trop tard pour le publier aujourd'hui, en raison de son étendue, le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, à la réunion du 29 octobre dernier. Nos lecteurs trouveront ce document dans le numéro de samedi prochain.

F. Grimaud.

INDUSTRIE MINIÈRE DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Nous avons analysé, dans notre dernier numéro, la partie du rapport de M. Robert Hunt, qui est relative à la richesse minière do la Grande-Bretagne, et nous avons constaté que cette richesse était disséminée dans la plupart des comtés. On s'explique dès lors pourquoi la fabrication du fer, en Angleterre, n'est pas le privilége de quelques localités.

Il existe, en effet, des hauts-fourneaux sur la plupart des points du pays. Cependant les plus importants sont ceux de l'Ecosse où se produit la fonte en gueuse, du pays de Galles et du Staffordshire où l'on trouve, indépendamment de nombreux fourneaux, de grandes forges et des laminoirs.

La production de la fonte en Angleterre a été, pour 1858, de 3,456,064 tonnes, dont 925,500 ont été fournies par l'Ecosse, qui compte à elle seule 177 fourneaux construits, dont 132 en pleine activité.

Les usines les plus importantes après celles de l'Ecosse sont celles de South-Wales, au nombre de 147 en activité, mais qui, bien que supérieures numériquement à celles de l'Ecosse, n'ont fourni cependant que 886,478 tonnes en 1858.

Celles de Staffordshire sud ont fourni 597,809 tonnes ; celles de Staffordshire nord, 135,308 tonnes.

Enfin il faut citer encore les hauts-fourneaux de Northumberland, de Durham, de Yorkshire, de Derbyshire et de Shropshire qui tous fournissent à la production de la fonte un contingent important dans le total de 3,456,064 tonnes cité plus haut.

La valeur approximative de cette production est évaluée à 3 l. st. par tonne (75 fr.), soit au total 10,368,192 l. st. (259,204,800 fr.)

Les relevés des prix de vente pendant l'année 1858 donnent comme moyenne pour numéros mélangés les prix suivants :

Fontes d'Ecosse, la tonne	71	55
Id. de Durham	78	75
Id. de Cleveland	68	10
Id. de Yorkshire	81	25
Id. de Staffordshire	71	25
Id. de Galles	93	75

La moyenne générale est de 77 fr. 50.

Mais il est important de faire remarquer que ce sont là des prix de vente, et que la statistique officielle qui donne cet utile renseignement ne fournit aucune donnée sur le prix de revient des produits, et la décomposition du coût en matières premières, main-d'œuvre, frais généraux, etc. De semblables renseignements seraient très-précieux pour la comparaison des produits similaires dans les différents pays, et permettraient d'apprécier exactement quelles sont les causes de la prospérité ou de l'infériorité d'un groupe manufacturier vis-à-vis d'un groupe rival.

La totalité du minerai de fer, extrait en 1858, est de 8,040,959 tonnes, valant liv. st. 2,570,701 (64,267,525 fr.).

Enfin, l'exportation des fontes et fer pour la même année s'est élevée :

En fonte.	
Pour l'Angleterre, en tonnes, à	105,242
Pour le pays de Galles, à	2,174
Pour l'Ecosse, à	181,873
Ensemble	289,289
En barres.	
Pour l'Angleterre, à	177,692
Pour le pays de Galles, à	30,932
Pour l'Ecosse, à	14,126
Ensemble	222,750
En rails :	
Pour l'Angleterre, à	65,141
Pour le pays de Galles, à	187,763
Pour l'Ecosse, à	2,315
	255,219

soit au total, sept cent soixante-sept mille deux cent cinquante-huit tonnes à l'exportation.

L'Angleterre possède aussi d'autres mines importantes, notamment des mines de cuivre, d'étain, de plomb et argent et de zinc.

Les mines de cuivre sont situées, pour la plupart, dans le Cornwall et dans le Devonshire ; on en compte 163 exploitées, dont la production a été pour 1858 de 218,698 tonnes, d'une valeur de 1,560,922 liv. sterl. (39,023,050 fr.)

La fabrication du cuivre métallique a atteint 31,611 tonnes, estimées 3,417,149 l. st. (85,428,725 fr.). Les exportations se sont élevées à 6,729 tonnes, valant 696,523 l. st (17,413,075 fr.).

Les minerais d'étain extraits des mêmes contés de Devonshire et du Cornwal se sont élevés, pour 1858, à 10,618 tonnes d'une valeur do 671,057 liv. st. (16,776,425 fr.), et du prix moyen de 63 l. st. 4 sh. (1,580 fr.) par tonne. La production totale de l'étain métallique a été de 6,920 tonnes estimées 823,480 l. st. (20,587,000 fr.). Les exportations ont atteint 2,327 tonnes destinées principalement à la France, à la Turquie, aux Etats-Unis et à la Russie.

La fabrication du plomb est aussi d'une grande importanco pour la Grande-Bretagne, bien que la production et les exportations aient diminué pour ce métal et pour l'argent, relativement à 1857. Les chiffres suivants peuvent en donner une idée pour 1858. La production des minerais de plomb a été de 95,855 tonnes d'uno valeur totale de 1,370,726 liv. st. (34,268,150 fr.), et d'un prix moyen de 14 l. st. 6 sh. par tonne (357 fr. 50). La production du plomb métal-

Digitized by Google

lique s'est élevée à 68,303 tonnes, d'une valeur totale de 1,489,005 l. st. (37,225,125 f.). L'exportation a été de 19,521 tonnes.

La valeur de la production totale de l'argent en 1858 a été de 156,569 liv. st. (trois millions 914,225 fr.).

La fabrication du zinc en Angleterre est d'introduction récente. Il y a quelques années encore, la Grande-Bretagne demandait ce métal à l'étranger, principalement à la Belgique et à la Prusse.

L'importance de l'extraction des mines anglaises a été, en 1858, de 11,556 tonnes, contre 9,289 tonnes en 1857. Le chiffre total de la production métallique est de 6,832 tonnes estimées 174,225 l. st.

En résumé, la valeur de la production des mines et usines de la Grande-Bretagne atteint annuellement le chiffre de 77,056,883 tonnes et une importance de 970,000,000, près d'un milliard de francs.

J.-G. Bordot.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

On lit dans le *Journal de Soissons* :

« L'enquête ouverte sur l'établissement des stations de la ligne de Soissons à Paris est close depuis quelques jours.

» L'emplacement désigné pour la station de Soissons a donné lieu à un contre-projet qui a déjà réuni un certain nombre d'adhésions, et d'après lequel la gare serait rapprochée de 300 mètres environ de la porte de la ville.

» Une commission, prise au sein du conseil municipal, a été chargée d'examiner la question, et le rapport de cette commission sera lu au conseil sous très-peu de jours.

» Le bruit court aussi qu'on va établir près du port une fabrique de goudron. »

— On sait, dit l'*Echo de Vésone*, que le chemin de fer de Mont-de-Marsan à Tarbes a été inauguré le 18 août dernier, à l'occasion du voyage de l'Empereur aux Pyrénées, et que la ligne entière n'a été livrée au public qu'un mois après, parce que, lors du passage de Sa Majesté, les travaux n'étaient pas entièrement achevés sur quelques points du parcours de Riscle au chef-lieu des Hautes-Pyrénées.

On avait dit, et les populations des bassins du Gers, de la Baïse et de l'Arros avaient espéré que la Compagnie du Midi, après avoir terminé cette dernière voie, attaquerait vigoureusement celle d'Agen à Tarbes.

Le gouvernement, ému des souffrances de la classe ouvrière, organisa pendant l'hiver de 1857 à 1858, des stations sur divers points de la ligne, et y donna du travail à tous les bras inoccupés qui étaient alors fort nombreux dans le Gers.

Ainsi il y a 12 kilomètres de terrassements d'achevés depuis la limite du département de Lot-et-Garonne jusqu'à Auch ; 10 kilomètres d'Auch à Vicnau ; 3 kilomètres aux abords de Mirande, au nord et au midi de cette ville ; 3 kilomètres entre Villecontal et Rabastens.

D'après le dire des hommes du métier et les personnes qui connaissent la topographie des lieux, la section d'Agen à Auch pourrait être facilement terminée dans une seule campagne, surtout si l'on poursuivait les travaux avec la vigueur qui a été déployée l'été dernier sur la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

La distance d'Agen à Auch n'est que de 74 kilomètres, et le quart du parcours est déjà terrassé. La seule construction d'une réelle importance qu'il y ait à faire, c'est celle d'un pont sur la Garonne. Il n'y a pas de tranchées bien profondes à creuser, les coteaux que l'on a à traverser étant rares et fort peu élevés. Le terrain qui suit la vallée du Gers est parfaitement uni, et les rampes qui ondulent sur le versant des collines que la ligne côtoie sont presque imperceptibles. Il suffira d'établir quelques chaussées pour niveler le sol.

La partie comprise entre Auch et Mirande est beaucoup plus avancée encore. Sur 25 kilomètres dont se compose le parcours, 14 sont déjà en état de recevoir les rails. Il y a quelques ponceaux et quelques aqueducs à construire, deux ponts d'une seule arche chacun à élever sur deux petites rivières, la Baïse de l'est et la Baïse de l'ouest, dont les débordements sont rares et le courant peu rapide ; un tunnel à creuser à Vicnau. Ce dernier travail exigera du temps et l'emploi de beaucoup de bras, nous le reconnaissons, car le tunnel n'aura pas moins de 500 mètres de longueur. Mais, à première vue, l'opération paraît plus difficile qu'elle ne l'est en réalité.

Ceux qui connaissent la nature du sol de la contrée savent que les pierres enfouies dans les entrailles de coteaux sont ordinairement soudées les unes aux autres par une couche de terre argileuse, et qu'elles n'offrent qu'une médiocre résistance au mineur.

La section de Mirande à Rabastens offrira plus de difficultés. Là le terrain est accidenté, les rampes sont fréquentes. On est obligé de traverser une longue chaîne de collines dont quelques-unes ont une hauteur assez considérable. Il faudra pratiquer à Saint-Maur et à Miélan deux gigantesques tranchées à ciel ouvert, et à Villecontal un tunnel qui ne mesurera pas moins de 900 mètres de longueur.

De Villecontal à Rabastens, au fur et à mesure qu'on avance, les mamelons s'effacent et le sol devient uni. De Rabastens à Andrest, qui est le point où la voie se soude à la ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes, ce n'est plus qu'une plaine où les rails pourraient à la rigueur être posés sans qu'il fût besoin d'établir des chaussées sur un point quelconque du parcours.

Le chemin de fer d'Agen à Tarbes aura une étendue de 146 kilomètres. Les principales villes qu'il desservira sont Lectoure, Auch et Mirande, sans compter bon nombre de bourgs qui ont une certaine animation commerciale.

C'est, sans contredit, la ligne la plus importante du réseau pyrénéen. Elle n'est pas seulement d'un intérêt local, mais encore, mais surtout d'un intérêt général. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à jeter les yeux sur la carte.

Elle forme, si nous pouvons nous exprimer ainsi, le principal anneau de la principale chaîne du Grand-Central.

Lorsque la section de Limoges à Périgueux et celle de Périgueux à Agen seront achevées, les voyageurs qui voudront aller de Paris à Tarbes, notamment dans les divers établissements thermaux des Hautes-Pyrénées, aimeront mieux prendre le Grand-Central et passer par le chef-lieu de Lot-et-Garonne, que s'embarquer sur le chemin de fer d'Orléans, et passer par le chef-lieu des Landes. La raison en est toute simple.

De Paris à Tarbes, en passant par Châteauroux, Limoges, Périgueux, Agen, Auch, Mirande, on fait le trajet en ligne directe, tandis qu'en passant par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Mont-de-Marsan, on fait un circuit immense, si bien que, par la première voie, on a 60 kilomètres de moins à parcourir et une heure et demie de moins à rester en wagon. C'est là, pour tous les voyageurs, notamment pour ceux qui ont besoin d'effectuer rapidement le voyage, une économie de temps bien tentante, et la tentation sera telle que bien peu y résisteront.

— L'administration des chemins de fer du Nord a inauguré, à l'occasion du départ de l'Empereur pour Compiègne, deux voitures nouvelles décorées avec le plus grand luxe.

L'extérieur est vert avec dorures en bronze, avec chiffres et écussons aux armes de l'Empereur. Les deux voitures sont divisées en quatre salons reliés entre eux ; le premier salon est tendu en moire vert et marocain ; le plafond est en bois d'érable ; les tapis sont en velours vert. Le deuxième salon forme deux pièces dont l'une est un salon d'été garni de marqueterie, l'autre forme une salle à manger ; deux cabinets servant d'office tiennent à cette pièce. Le troisième salon est destiné au Prince impérial, et est décoré avec le plus grand luxe. Le quatrième salon est destiné aux aides de camp et aux officiers de la maison de l'Empereur.

F. Grimaud.

NOMINATIONS.

Par décret en date du 12 novembre, rendu sur la proposition de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, M. Marrot, inspecteur général de 2e classe au corps impérial des mines, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Par un autre décret du même jour, M. Fournel, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des mines, est nommé inspecteur général de 2e classe.

BANQUE D'ANGLETERRE.

BILAN AU 9 NOVEMBRE 1859.

ÉMISSION.

	LIV. ST.	FRANCS.
Passif.		
Bank-notes émises. . .	30,692,905	767,322,625
Actif.		
Avances à l'Etat. . . .	11,015,100	275,377,500
Autres créances. . . .	3,459,900	86,497,500
Or monnayé et lingots.	16,217,905	405,447,625
Balance. . .	30,692,905	767,322,625

BANQUE.

Passif.		
Capital de la Banque.	14,553,000	363,825,000
Réserve.	3,173,209	79,381,725
Compte courant de l'Etat créditeur.	6,007,259	152,631,475
Comptes particuliers. .	14,311,201	357,780,025
Billets à sept jours et autres	888,594	22,212,350
	39,025,223	975,630,575

Digitized by Google

Actif.		
Créances sur l'Etat. . .	10,875,157	271,878,025
Créances particulières.	18,649,373	466,234,325
Bank-notes(portefeuille)	8,888,430	222,210,750
Numéraire.	612,263	15,306,575
Balance. .	39,025,223	975,630,575
Augmentation :		
Compte courant du Trésor.	585,721	14,618,025
Reste	43,464	1,087,100
Réserve	508,762	12,719,050
Diminution :		
Circulation des billets.	533,658	13,341,450
Compte courant des particuliers	260,418	6,510,456
Portef. des particuliers.	159,653	3,991,325
Espèces et lingots. . .	6,218	155,450

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

10 novembre. — **L'Union des gaz.** — Réunion d'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures de relevée. Dépôt de 20 actions trois jours avant la réunion, au siége social, rue de Provence, 58.

25 novembre. — **Société anonyme des houillères et du chemin de fer d'Epinac.** — Deuxième convocation de l'assemblée générale annuelle, au siége social, rue Le Peletier, 35, à 1 heure précise après midi. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés.

28 novembre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

29 novembre. — **Compagnie linière de Pont-Remy.** — Assemblée générale annuelle à 3 heures, rue Montmartre, 174.

30 novembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Madrid, au siége social, rue Fuencarral, 2, à 1 heure de relevée, pour statuer sur la répartition d'un dividende à prélever sur les bénéfices de 1858. L'assemblée se compose des 150 plus forts actionnaires qui auront déposé leurs titres au siége social à Madrid, et à Paris, place Vendôme, 15, avant le 31 octobre.

6 décembre. — **Sucrerie, raffinerie, distillerie de Bourdon.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. (Voir aux annonces.)

15 décembre. — **Compagnie des mines de soude d'Espagne.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17, à 2 heures précises. Dépôt de 5 actions au moins dix jours avant la réunion.

17 décembre. — **Compagnie générale maritime.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, place Vendôme, 15, à 3 heures. Le but de l'assemblée est de délibérer sur un emprunt et sur une modification des statuts. Dépôt de 20 actions au moins, avant le 1er décembre. (Voir l'avis publié à ce sujet dans notre numéro de ce jour, page 943).

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 90, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

1er novembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1850, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 10 fr. 54 c. aux actions au porteur, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg.

1er novembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1859, soit 20 fr. par coupon aux certificats nominatifs, et 19 fr. 45 c. aux titres au porteur, à la caisse de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 7.

10 novembre. — **Société anonyme des mines et fonderies de la Vieille-Montagne.** —

(1) Voir, pour plus amples renseignements, nos précédents numéros.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								%	%
EST (1)	Du 5 au 11 novembre..	1651	1,152,683 92	698 05	1611	1,031,005 54	630 07	9.07	» »
ORLÉANS (1)	5 — 11 — ...	1475	1,357,574 63	920 39	1475	1,239,517 24	840 35	9.52	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	5 — 11 — ...	1406	1,950,208 56	1,387 06	1363	1 787,653 26	1,311 55	5.76	»
OUEST (1)	5 — 11 — ...	1105	1.017,154 37	851 18	1145	825,270 64	720 76	18.09	»
NORD (1)	5 — 11 — ...	964	1,248,353 70	1,295 » »	910	1,145.461 48	1,246 » »	3.93	»
MIDI (1)	5 — 11 — ...	793	414,443 41	522 61	793	349,658 40	440 93	18.52	»
LYON A GENÈVE	5 — 11 — ...	231	114,913 82	497 46	229	99,810 25	435 88	14.13	»
ARDENNES (1)	5 — 11 — ...	164	71,795 30	437 77	140	49,415 85	352 07	24.02	»
DAUPHINÉ	5 — 11 — ...	134	42,692 15	318 59	134	40,861 33	304 93	4.47	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	5 — 11 — ...	33	22,044 45	668 » »	33	20,509 05	621 50	7.48	»
AUTRICHIENS (2)	5 — 11 — ...	1323	855,518 48	646 64	1323	715,401 06	540 80	19.56	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	5 — 11 — ...	1185	1,112,649 05	938 04	1003	602,687 06	633 74	48.15	» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	5 — 11 — ...								
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	29 octob. à — ...	482	239,053 12	495 96	455	233,212 99	512 55	»	3.24
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	29 — à — ...	57	15,127 48	265 39	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	6 au 12 — ...	275	57,612 48	209 50	196	37,701 88	192 35	8.39	» »
VICTOR-EMMANUEL	22 — 28 octobre....	214	114,215 83	533 72	214	89,667 55	419 » »	27.37	»
OUEST SUISSE	4 — 10 novembre.	97	31,342 70	323 80	80	25,111 54	314 » »	2.08	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.02) pour la semaine du 5 au 11 novembre 1859, et sur le change de 2.35 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 716,491 06, d'après le bulletin de la Compe. F. GRIMAUD

Digitized by Google

Paiement du solde du dividende de 1858, soit 10 fr. par action. A Paris, 15, place Vendôme.

15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Paiement de 8 fr. d'intérêt sur les actions libérées. (Voir aux annonces du 29 octobre.

16 novembre. — **Compagnie générale des verreries de la Loire et du Rhône.** — Paiement du solde du dividende (exercice 1858-1859), soit 15 fr. par action. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er décembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur obligations 5 et 3 0/0. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts sur obligations, coupon n° 2. (Voir aux annonces de ce jour.)

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 20 fr. par action ancienne. A Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration.

31 décembre. — **Banque générale suisse de crédit international mobilier et foncier.** — Paiement de 10 fr. par action (5e coupon), à Genève, au siége social, et à Paris, à l'agence de la Banque, rue Taitbout, 85.

2 janvier. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement de 25 fr. par action ancienne pour les intérêts du semestre et pour l'à-compte du dividende sur l'exercice 1859, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris.

APPELS DE FONDS

Du 15 au 30 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 6 fr. 25, montant des intérêts à échoir le 1er janvier 1860. (Voir l'avis publié à ce sujet aux annonces de ce jour.)

A partir du 15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction de l'intérêt semestriel soit 8 fr. — (Voir les détails aux annonces du 29 octobre).

Du 15 au 30 novembre. — **Compagnie des mines de houille et des schistes bitumineux de la Condemine (Allier).** — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces du 5 novembre.)

Du 1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du semestre d'intérêt, soit 8 fr. par action. (Voir aux annonces du 12 novembre.)

5 au 15 décembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Appel de 50 fr. par action. On déduira de cette somme le coupon d'intérêt pour l'exercice 1850, soit 9 fr., et le coupon de dividende qui sera fixé dans l'assemblée générale du 30 novembre. Versements à Madrid, au siége social, et à Paris, place Vendôme, 15.

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

Chemin de fer Guillaume-Luxembourg. — Echange des actions libérées de 150 fr. contre les actions nouvelles libérées de 250 fr., par suite de l'appel de fonds en cours d'exécution depuis le 25 novembre 1858. (Voir l'avis publié à ce sujet à nos annonces du 24 septembre.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

24 novembre. — **Chemin de fer de l'Est.** Tirage au sort de 590 actions à amortir, d'après l'article 49 des statuts, au siége de la Compagnie, place de Strasbourg, à 3 heures.

1er décembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort de 1,212 obligations de divers emprunts, dont on trouvera les détails aux annonces du 12 novembre.

15 décembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Tirage au sort de 31 obligations (emprunt du 1er novembre 1858), au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68, à 2 heures de relevée. (Voir l'avis publié à nos annonces du 12 novembre.)

F. G.

COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME.

MM. les actionnaires de la compagnie générale maritime sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, pour le samedi 17 décembre prochain, à trois heures, au siége de la Compagnie, place Vendôme, 15, à Paris, à l'effet de délibérer, aux termes de l'article 47 des statuts sociaux, sur un emprunt et sur une modification des statuts.

Pour faire partie de cette assemblée générale, il faut être porteur de vingt actions au moins, et les avoir déposées d'ici au 1er décembre prochain à la caisse de la Compagnie, place Vendome, 15. — Chaque actionnaire a une voix par vingt actions, sans pouvoir réunir plus de dix voix, soit en son nom personnel, soit comme mandataire; il peut se faire représenter par un autre actionnaire.

L'emprunt sur lequel MM. les actionnaires sont appelés à délibérer a été contracté sur les bases suivantes, avec la Société générale de Crédit mobilier, sauf ratification par l'assemblée générale présentement convoquée.

La Société générale de Crédit mobilier s'est obligée à souscrire la totalité de l'emprunt de 24,000 obligations de 500 francs chacune, portant 25 fr. d'intérêt annuel payables à raison de 12 fr. 50 par semestre, jouissance du 1er janvier 1860, et remboursables au pair de 500 fr. par tirage annuel, en dix-huit années, à dater du 1er mai 1867.

Le prix de chaque obligation est de 425 fr. payables : 125 fr. comptant, 150 fr. le 20 février prochain, et 150 fr. le 20 juin suivant, avec faculté de donner, en souscrivant, en paiement des deux derniers termes, une action de la Compagnie générale maritime, au prix de 300 fr., la Compagnie s'engageant ainsi à recevoir pour chaque obligation émise une action de la Compagnie maritime et une somme de 125 fr. à payer comptant.

Les actions qui rentreraient dans le portefeuille de la Compagnie seraient annulées, en vertu des pouvoirs demandés par le conseil à l'effet d'obtenir la réduction statutaire du capital.

La Société générale de Crédit mobilier s'est engagée par le même traité à faire participer l'ensemble des actionnaires de la Compagnie générale maritime, sans aucune exception, à la souscription de ces obligations aux mêmes clauses et conditions que dessus.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires de cette Compagnie qui voudraient participer à cet emprunt pourront, d'ici à la veille du jour fixé pour l'assemblée générale, déposer leurs souscriptions à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, c'est-à-dire du 16 novembre au 16 décembre prochain.

Chaque demande de souscription devra être accompagnée du premier versement de 125 fr. par obligation, et ceux de MM. les actionnaires qui voudraient profiter du mode de libération des deux derniers versements, au moyen d'une action à raison de 300 fr., devront déposer en souscrivant cette action à la même caisse, et ils pourront, provisoirement, se borner à verser 65 fr. par obligation, sauf à compléter jusqu'à concurrence de 125 fr. par obligation définitivement souscrite, après qu'il aura été statué sur les réductions éventuelles prévues au paragraphe suivant.

Si les demandes des actionnaires venaient à excéder le nombre des obligations à émettre, il serait opéré une réduction proportionnelle des souscriptions, excepté pour celles d'une obligation qui seraient irréductibles.

La souscription ne sera définitive qu'après l'approbation par le gouvernement de la modification des statuts pour la réduction du capital. Jusque-là, les sommes déposées à la caisse de la Société générale de crédit mobilier porteront intérêt à raison de 3 0/0 l'an.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Séance du 18 mars 1859.

(SUITE) (1)

Présidence de M. FAURE.

Le prix réel du mètre cube amené au réservoir-tête, sans tenir compte des conduites à construire pour mettre en communication le réservoir principal de Belleville avec ceux de Passy et Montrouge, est donc :

0 fr. 0640
0 0164 0 fr. 0174 0 fr. 08

Si l'on doit penser, *avec bon nombre d'hommes très-compétents*, que le capital qui sera réellement absorbé par les travaux de cette dérivation, si délicats, si difficiles, et dans lesquels l'imprévu doit, quoi que l'on fasse, intervenir pour une très-large part, excédera de moitié les sommes portées au devis, il faudrait ajouter au capital de création une somme de 15 millions de francs ;

Pour lesquels l'amortissement et les intérêts à 6 0/0 représentent 900,000 francs. Ceux-ci, *appliqués à chaque mètre cube* amené au réservoir de Belleville, représentent 0 fr. 0246.

Ainsi, dans cette hypothèse, qui, loin d'être forcée, serait, au dire d'ingénieurs éminents, une réalité amoindrie peut-être,

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 5 novembre 1859.

Digitized by Google

Le prix réel du mètre cube rendu au réservoir de tête, et sans faire entrer en ligne de compte les conduites destinées à mettre celui-ci en communication avec les deux autres, serait de :

$$\left.\begin{matrix}0\text{ fr. }0774\\0\quad 0246\end{matrix}\right\}\ \mathbf{0\text{ fr. }102}$$

Notons enfin que nul n'a voulu écrire encore une prévision touchant l'époque à laquelle ces grands travaux seraient achevés, et dire le jour où la ville de Paris sera en possession de ce cher aqueduc.

Evaluation du prix de revient du mètre cube d'eau élevé à l'altitude de 83m,50 au-dessus du niveau de la mer par machines à vapeur conduisant des pompes.

350,000 fr.	Machines d'une puissance totale et utile de 1,000 chevaux (2), à raison de 350 fr. le cheval.
200,000	Générateurs, à raison de 200 fr. par cheval utile.
400,000	Equipages de pompes pour 1,000 chevaux en eau montée, à raison de 400 fr. par cheval.
950,000 fr.	
1,900,000 fr.	En admettant double système de machines motrices et d'appareils élévatoires.
1,000,000	Construction des usines.
2,500,000	Colonnes de refoulement. — Deux systèmes semblables.
4,000,000	Construction et établissement des bassins de dépôt et de filtrage.
3,800,000	Construction de deux réservoirs. — En admettant comme acquis celui de Passy, de même qu'au projet de M. le préfet.
1,200,000	Achat des terrains pour l'établissement des bassins de dépôt et de filtrage.
14,400,000 fr.	*Capital de création.*

(2) Il est facile de reconnaître que cette puissance de 1,000 chevaux est largement appropriée aux besoins réels d'une élévation de 100,000 m. c. d'eau.

L'étiage au pont de la Tournelle est à 26m,25 au-dessus du niveau de la mer. En été, la Seine monte à 3m,70 au plus au-dessus de l'étiage ; en hiver, elle s'élève souvent à 4m,50, quelquefois à 7 et 8 mètres.

On restera donc dans le vrai, avec excès, en admettant pour la différence de niveau *moyenne* entre l'altitude voulue de 83m,50 au-dessus du niveau de la mer et le plan d'eau à la prise en rivière, une hauteur de 54 à 55 mètres, soit 55 mètres.

$$\frac{100,000,000}{24\times 3,600}=1,157\text{ k. à élever par seconde.}$$

Travail utile à produire = 1157 k. 4 × 55 = 63657 kilogrammètres, ou 850 *chevaux*, en eau élevée en *travail utile*.

$$850+\frac{850}{5}=1020\text{ chevaux effectifs à fournir par les machines,}$$

en admettant que les frottements dans les conduites de refoulement absorberont un cinquième du travail livré par les moteurs.

Pour calculer le combustible, je me suis basé sur 1200 chevaux, effectivement transmis aux manivelles, à raison de 1 k. 60 par force de cheval et par heure; c'est-à-dire qu'en réalité j'ai admis une consommation de 2 k. environ appliquée à des machines de 1,000 chevaux de force normale.

Faisons remarquer que les divers travaux prévus dans ce système n'ont rien de *difficile*, rien de *délicat*, pour emprunter au mémoire préfectoral ses appréciations caractéristiques ; que les constructeurs et entrepreneurs pourront tous être astreints à livraison à époque fixe, prévue et assignée à l'avance.

Intérêts et amortissement du capital engagé, 6 0/0,		864,000 fr.
Amortissement spécial pour la dépréciation des machines, en plus de 4 0/0 déjà compté 4 0/0,		76,000
Somme annuelle à reproduire,		940,000 fr.
Dépense annuelle pour COMBUSTIBLE.		
1,000 chevaux en eau élevée.		
200 — travaux de frottement, etc.		
1,200 chevaux effectifs à produire sur les arbres du volant des machines.		
J'ai admis, pour fixer les idées et aussi parce que c'est la solution que je crois préférable, des machines à condensation et à détente, agissant pour faire tourner un arbre de volant et transmettant le mouvement aux pompes par manivelles.		
Consommation régulière de combustible.		
1 k. 60 par cheval-vapeur et par heure pour 1,200 chevaux.		
1,200 × 1 k. 60 × 24 × 365 = 16,819,277 kil. par an.		
Soit 16,820 tonnes.		
16,820 tonnes de houille à 27 fr.		454,140
Personnel des usines.		
1 ingénieur, 1 sous-ingénieur,	10,000 fr.	
3 mécaniciens,	12,000	
3 chauffeurs,	12,000	
Aides-mécaniciens, aides-chauffeurs,	9,000	43,000
Graissage et entretien des machines et des pompes,		100,000
Personnel d'administration, surveillance et entretien des conduites de refoulement,		15,000
		1,552,140 fr.

Lesquels, appliqués à 36,500,000 mètres cubes, portent le prix du mètre cube d'eau amené aux réservoirs à :

0 fr. 0425.

Je crois devoir faire observer que j'ai, à dessein, calculé avec quelque exagération le capital à engager, et je crois pouvoir affirmer qu'à l'exécution il se réduirait facilement de 2 à 3 millions de francs. Ainsi pour les seuls bassins de filtrage j'ai compté 2 millions de francs en sus de ce qu'ont coûté de semblables ouvrages en Angleterre.

Au prix de 0 fr. 0425, il faut ajouter :

Pour main-d'œuvre relative au filtrage des eaux et pour entretien des filtres 0 f. 0035 (1)

(1) Ce chiffre résulte de données anglaises.

Et le prix du mètre cube d'eau filtrée amené au réservoir de distribution est alors de 0 fr. 0425
0 0035 0.0460

Rapport entre :

Prix de l'eau élevée par machines,	0.0460	45
Prix de l'eau amenée en dérivation,	0.1020	100

On réaliserait donc une économie annuelle de 55 0/0 en substituant au projet de dérivation de 100,000 m. c. d'eau par jour un système d'élévation d'eau par pompes et machines à vapeur.

Economie quotidienne,	5,600 fr.
Economie annuelle,	2,044,000

Si considérable que soit ce chiffre d'épargne, il ne représente cependant que le moindre, peut-être, des arguments à faire valoir contre le projet de dérivation et en faveur du projet d'élévation d'eau par machines. En effet :

1° Le volume normal de 100,000 m. c. élevés chaque jour répond à la marche normale des moteurs à vapeur ; mais quand on le voudra, et chaque fois qu'on le voudra, on pourra avec les mêmes appareils augmenter de 1/3 au moins le volume élevé. Il suffit pour cela de faire marcher les pompes à une vitesse plus grande, en forçant d'autant la consommation de combustible. Tout le monde sait, en effet, qu'une bonne machine dont la puissance normale est de 100 chevaux peut facilement donner 130, voire 140 chevaux, si l'on a intérêt à sacrifier temporairement l'économie de combustible. Ainsi, advienne un chômage forcé du canal de l'Ourcq, par exemple, et les machines pourront fournir et fourniront aisément 140,000 m. c. chaque jour.

2° L'altitude absolue de 83m,50 voulue par le projet préfectoral et appliquée à la totalité du volume élevé est *une des fâcheuses nécessités du système de dérivation*, puisque cette altitude maxima n'est nécessaire ou seulement utile que pour desservir une faible portion de la superficie totale de la ville, la plus grande partie de cette même superficie pouvant être alimentée avec une altitude moindre.

Ce n'est pas ici le lieu de faire un projet, et je n'ai certes pas les éléments nécessaires ; mais il suffit d'indiquer cette considération pour que les hommes spéciaux comprennent que la modération, ou mieux le fractionnement de l'altitude, celle-ci pouvant être proportionnée ou réduite pour telle zone déterminée à desservir, portée au maximum pour telle autre, aura pour conséquences d'abord de réduire très-sérieusement la puissance à dépenser chaque jour, et ensuite de réduire très-sérieusement le capital d'achat des machines d'une part, et, d'autre part, le capital énorme absorbé par l'établissement des conduites de distribution, dont le prix s'élève avec la charge qu'elles doivent supporter. Ainsi et de ce dernier chef, une économie sérieuse sur le chiffre de 8 millions de francs porté au devis de M. le préfet pour les conduites de distribution.

Faut-il ajouter que toutes les conduites dont la charge aura pu être amoindrie feront un service plus régulier et mieux assuré, avec une dépense moindre pour l'entretien et les réparations, si fréquentes et si pénibles dans les conduites à forte charge.

3° On a fait au projet de dérivation une objection *des plus sérieuses*, et peut-être il faut

Digitized by Google

s'étonner que M. le préfet, en la mentionnant dans son mémoire de 1854, ne lui ait pas reconnu ce caractère. On a dit : « Supposons la France, la Champagne, envahie, et votre aqueduc pourra être coupé! »... Eloignons, si on le veut, la perspective d'une invasion ; mais n'oublions pas que la malveillance seule peut, à un jour donné, produire ce résultat. Admettez des populations aigries, déshéritées de cette bonne eau qu'elles avaient jadis ; supposez deux ou trois malfaiteurs, et comprenez qu'une nuit un peu sombre leur permettrait d'affamer d'eau la capitale, avec l'espoir d'impunité.

4° Enfin, et ce dernier argument contre le projet est peut-être le plus considérable, la somme des *inconnues*, des *difficultés*, des *chances aléatoires*, est grande, bien grande, dans la solution que l'on veut adopter : deux cent cinquante-trois kilomètres de conduites à établir, avec toutes les délicatesses d'exécution signalées par M. le préfet lui-même, avec les chances inconnues du drainage profond, duquel il est permis d'attendre beaucoup sans doute, mais duquel aussi l'insuccès doit être regardé comme chose à mettre au rang des *possibilités*.

Tout cela admis, et il faut l'admettre, qui pourrait affirmer qu'il ne faudra pas recourir à d'autres sources, d'origine crayeuse ou jurassique, et alors accroître, dans une proportion effrayante d'inconnu et de grandeur, le capital engagé!

Il y a plus : admettant le succès, mais envisageant les difficultés, qui donc pourrait aujourd'hui, et avec quelque certitude, dire à *quel jour*, dans *quelle année*, à *quel prix*, les buttes Chaumont verront arriver les 100,000 mètres cubes *espérés?*

A ces formidables inconnues, si l'on oppose le temps, *bien connu*, suffisant et nécessaire pour établir des machines à vapeur, des pompes, des conduites de refoulement, des bassins, des réservoirs, sur un périmètre donné, on est fondé à dire avec confiance, avec certitude, et sans *alea* :

Deux ou trois campagnes au plus, et vous pourrez voir tomber chaque jour dans vos réservoirs supérieurs 100,000, 200,000 mètres cubes (plus si vous voulez) d'eau pure et claire; car vous pourrez demander à la Seine un, deux mètres cubes par seconde, ou plus encore, sans que nul songe à se plaindre, à se dire déshérité.

Soixante-trois lieues d'aqueducs à construire, la nécessité de doubler presque ce développement, si, en imitant les grandes œuvres de la Rome antique, on veut imiter aussi sa sage prudence, avec des difficultés *avouées*, voilà des motifs très-puissants contre le projet de dérivation; mais ils ne sauraient dispenser de répondre aux objections qui peuvent être faites contre le système d'élévation d'eau par machines à vapeur.

De là le devoir d'examiner, de discuter les objections faites à ce projet par M. le préfet de la Seine, qui d'ailleurs se réduisent presque *à une seule*.

Elle consiste dans le récit, plutôt amoindri que chargé, des ennuis, des mécomptes, des accidents successifs éprouvés dans l'installation des deux machines de Chaillot, *l'Alma* et *l'Iéna*, système Cornwall, devant produire 390 chevaux, et élever 34,000 m. c. d'eau par vingt-quatre heures, au jour encore problématique où l'on aura pu arriver à les faire fonctionner avec une simultanéité régulièrement continuée.

Je n'ai ni le besoin ni le désir de faire la critique de ces appareils grandioses, et je laisse ce soin à d'autres; il me suffit de répondre par un fait :

« Sur dix Compagnies qui font le service de Londres, huit s'alimentent par des eaux de rivière. En termes généraux on peut admettre que, sur 50 millions de gallons (227,150 m. c.) qui sont consommés par jour à Londres, 32 millions de gallons (145,376 m. c.) sont empruntés aux rivières, tandis que le reste, ou 18 millions de gallons (81,774 m. c), est fourni en partie par des sources, en partie par des rivières (la Tamise, la Lea). »

« La *New-River company* emprunte plus de la moitié de sa fourniture, ou 900,000 gallons, à la Léa, de sorte *qu'en réalité plus des 4/5e de la totalité de l'eau consommée à Londres sont fournis par les rivières.* »

(*Treatise on Water-Worcks, by* Samuel Hughes, 1856.)

Ces 145,376 m.c. livrés chaque jour sont donnés en eau *claire*, et le service marche sans interruption, et la Compagnie de Chelsea a établi à *Thames-Ditton* (voir le mémoire de M. Mille, *Annales des ponts*) une magnifique usine marchant avec un calme et une douceur absolue, poussant l'eau dans une conduite de refoulement dont la longueur développée atteint 18 kilomètres.

Que d'autres s'occupent à grouper en tableau les très-nombreux appareils élévatoires desservis par machines à vapeur et alimentant des villes importantes, en Angleterre, en France, en Prusse, aux Etats-Unis, ailleurs encore, et fonctionnant régulièrement. L'exemple emprunté à Londres, la ville aux deux millions d'âmes, suffit pour le moment à mon argumentation.

Et je me crois autorisé à dire :

Les deux machines de Chaillot ne prouvent rien, dans l'espèce, sinon qu'on fera bien de ne pas reproduire d'autres spécimens de cet essai peu heureux.

Loin de moi la pensée de contester le mérite connu de l'ingénieur qui les a conçues, le talent du constructeur qui les a exécutées ; pas n'est besoin; mais je dirai ceci encore :

Dans une semblable entreprise, peut-être est-ce une combinaison regrettable, celle qui consiste à scinder la responsabilité de la conception, de l'étude et de l'exécution, et à la répartir *entre un ingénieur et un constructeur*, qui se gênent mutuellement, en s'imposant mutuellement, de dessein préconçu ou de guerre lasse, des données, des dispositions plus ou moins mauvaises.

HUSQUIN DE RHÉVILLE

(*La suite prochainement.*)

FORGES.

Saint Dizier, 13 novembre :

Fontes.

La fonte-affinage reste ferme à 130 fr., avec acheteurs. La fonte pour deuxième fusion se paie 150 fr.

Fers laminés.

Nos forges cotent 270 à 280 fr., gares de l'Est.

Fers battus.

Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	300 »
Branches de courbes,	310 »
Essieux de 3 à 10 kil.,	370 »
— de 11 à 15 kil.,	350 »
— de 16 à 99 kil.,	320 »
— de 100 à 150 kil.,	350 »
Carrés de 90 à 108 mil.	350 »
Fers de petite forge,	320 »

Machine.

Selon les usines, 280 à 290 fr. le n° 21 ; 290 à 300 fr. le n° 20, franco Paris.

Pointes.

Rien de fixe à l'égard de la pointe. Personne n'a osé adopter le tarif du Châtillonnais ; mais tous les fabricants ont été obligés de baisser. Chacun a donc son tarif ; le plus répandu est celui à 30 fr. le n° 18 par des fabricants de Paris. La Moselle et la Champagne n'ont pas encore pris de détermination. Les producteurs lutteront contre cette baisse trop forte pour être durable, et qui n'a été provoquée que par une maison dans un but d'intérêt particulier. Les acheteurs feront donc bien de profiter d'une réduction là où ils la trouveront.

Moulages.

Les producteurs tiennent leurs prix, suivant les fourneaux :

Plaques et foyers,	160	165	1,000 kil.
Tuyaux de descente,	220	225	—
Tuyaux de conduite,	225	230	—
Gargouilles de trottoirs,	220	225	—
Engrenages de vans,	355	360	—
Tuyères à maréchal,	220	225	—
Barreaux de grilles,	220	225	—
Boîtes de roues de 5 kil.,	220	230	—
— au-dessous,	320	330	—
Poids d'horloge au-dessus de 3 kil.,	190	200	—
— au-dessous,	205	215	—
Poulies légères,	350	355	—
Poulies fortes pour charp.,	300	305	—
Mécaniques de moulins et de batteries,	305	310	—
Poterie, chenets, poêles à fours, marmites, réchauds,	135	140	1,000 poids.

Selon les usines, en gare de Saint-Dizier ou à la gare la plus rapprochée de l'usine.

— On nous écrit de Metz :

« L'abondance des commandes en fers laminés de la Moselle a déterminé sur ces fers une hausse de 10 fr. par 1,000 kilog., hausse qui en fixe le prix à 260 fr. la 1re classe, avec l'écart en usage pour les autres classes. »

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN ANGLETERRE.

Glascow, 6 novembre :

Cours des fontes : Gartsherrie n° 1, 68 fr. 40 à 68 75 ; Calder n° 1, 68 75 ; Glengarnock n° 1, 67 50 ; Blair, Eglinton n° 1, 65 90, à bord à Glascow, paiement comptant, sans escompte.

Le prix actuel des fers d'Ecosse est de 175 fr. à 187 fr. 50, selon les marques, barres marchandes ; qualité best, 212 50 ; qualité best best, 237 50 ; fers à rivets, 210 75 ; fers à câbles, 193 75 ; qualité best, 212 50 ; Cornières, 193 75 à 200 ; tôles fortes pour ponts et navires, 225, à bord à Glascow.

MÉTAUX.

Paris, 6 novembre.

CUIVRE.— Cuivre anglais, 262 fr. 50, 265 ; du Chili brut, 235 ; du Lac Supérieur, 285 ; minerai corocoro, 260 fr.

ÉTAIN.— Banca, 365 fr.; anglais, 340.

PLOMB.— Plomb de France, 61 fr.; d'Espagne, 62.

ZINC.— Brut de Silésie, 52 fr.; laminé, 70 à 75.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1651 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 45e semaine.

Du 5 au 11 novembre 1859.

146.835 Voyageurs	359.148 71
Bagages, Marchandises, etc.	793.335 21
Total	1.152.483 92
Recettes antérieures	49.859.890 72
Total	51.012.374 64
45e semaine de 1859	1.152.483 92
Semaine correspondante de 1858	1.031.005 54
Différence	121.478 38
Recettes depuis le 1er janvier 1859	51.012.374 64
— — 1858	46.603.571 81
Différence	4.408.802 83

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.415 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.410 kil.

Du 5 au 11 novembre 1859.

98.758 Voyageurs	421.676 03
Bagages, Marchandises, etc.	935.893 60
Total	1.357.574 63
Semaine correspondante de 1858	1.239.517 24
Différence	118.057 39
Recettes depuis le 1er janvier 1859	55.930.190 38
— — 1858	49.835.570 60
Différence	6.094.619 78

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT

Octobre 1859.

Voir le numéro du 12 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1406 kilomètres.
1858. — 1301 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

Voyageurs	681.189 50
Bagages et Marchandises	1.269.019 06
Total	1.950.208 56
Semaine correspondante de 1858	1.787.653 26
Différence	162.555 30
Recettes depuis le 1er janvier 1859	87.553.515 36
— — 1858	68.899.560 53
Différence	18.656.004 85

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 409 kilomètres
1858. — 454 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

Voyageurs	120.604 35
Bagages et Marchandises	272.295 90
Total	392.900 25
Semaine correspondante de 1858	271.058 90
Différence	121.841 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.488.618 75
— — 1858	11.744.575 20
Différence	1.744.043 55

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1858. — 1145 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

228.534 Voyageurs	391.727 83
Marchandises, etc. — Grande vitesse	73.355 30
— — Petite vitesse	552.071 24
Total	1.017.154 37
Semaine correspondante en 1858	825.270 64
Différence	191.883 73
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	43.530.526 29
— — 1858	37.676.793 06
Différence	5.853.733 23

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 949 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

123.470 Voyageurs	326.475 03
Bagages, Marchandises, etc.	921.878 67
Total	1.248.353 70
Semaine correspondante de 1858	1.145.461 48
Différence	102.892 22
Recettes depuis le 1er janvier 1859	49.203.782 40
— — 1858	47.086.790 78
Différence	2.116.991 62

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.
1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 210 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 5 au 11 novembre 1859

CHEMIN DE FER.

44.214 Voyageurs	145.305 98
Bagages, Marchandises, etc.	269.127 46
Total	414.433 44
Canal latéral et canal du Midi	36.888 95
Total	451.322 39
45e semaine 1858. Chemin de fer	340.658 49
— — Canal	42.973 67
Total	392.632 16
Chemin de fer, différence sur 1859	64.774 95
Canal, — —	6 084 72
Total	58.690 23
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	19.502.685 07
— — 1858	14.790.696 33
Différence	4.711.988 74

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 5 au 11 novembre 1859

15.094 Voyageurs	50.979 90
Bagages et Marchandises	63.933 92
Total	114.913 82
Semaine correspondante de 1858	99.819 25
Recettes depuis le 1er janvier 1859	5.983.837 69
— — 1858	4.178.301 48

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Namur. }

1859. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1858. — 140 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

10.618 voyageurs	17.482 59
Bagages, Marchandises, etc.	54.312 71
Total	71.795 30
Semaine correspondante de 1858	49.415 85
Différence	22.379 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.806.905 46
— — 1858	1.343.249 51
Différence	1.463.658 95

DAUPHINE.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 130 kilomètres.
1858. — 104 —

Du 5 au 11 novembre 1859

9.893 Voyageurs	20.788 35
Bagages, Marchandises, etc.	21.903 80
Total	42.692 15
Semaine correspondante de 1858	40 861 33
Différence	1.830 82
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.326.310 55
— — 1858	1.484.795 44
Différence	841.515 11

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1859.

Voyageurs	1.862 35
Bagages, Marchandises, etc.	20 182 10
Total	22.044 45
Semaine correspondante de 1858	20.509 05
Différence	1.535 40
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.030.446 30
— — 1858	819 097 95
Différence	211.348 35

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 5 au 11 novembre 1859

47.242 Voyageurs ..... En florins	143.500 » »
1.102.248 09 quintaux Marchandises	280.024 » »
Total	423.524 » »
Semaine correspondante de 1858	294.246 » »
Différence	129.278 » »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	15.422.077 » »
— — 1858	13.046.507 » »
Différence	2.375.570 » »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 614 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 5 au 11 novembre 1859.

Ligne de Trieste.

39.830 Voyageurs	132.424 72	
Bagages et Marchandises	666.081 83	798.506 55
Ligne Lombard-Vénitienne.		
60.055 Voyageurs	150.537 50	
Bagages et Marchandises	154.605 » »	314.142 50
Total		1.112.649 05
Semaine correspondante de 1858		692.687 06
Différence		419.961 99
Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.		
Recettes depuis le 1er janvier 1859		51.355.651 28
— — 1858		33.173.535 » »
Différence		18.182.116 28

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 29 octobre au 4 novembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 482 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

14.992 Voyageurs.....		79.940 02
Bagages, Marchand.	(grande vitesse)	16.431 03
—	(petite vitesse)	147.681 17
Total de la semaine.....		239.053 12

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

6.450 voyageurs.....	10.984 96	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.507 79	15.127 48
Marchandises(petite vit.)	1.634 73	
Total des deux lignes réunies.....		254.180 60
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		9.715.537 72
Total.....		9.969.718 32

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 244 kilomètres.
1858. — ..... 214 —

Du 22 au 28 octobre 1859.

26.841 Voyageurs.....		53.948 15
Bagages, Marchandises, etc.....		32.420 62
Recettes diverses		296 85
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....		27.550 21
Total..		114.215 83
Recettes correspondantes de 1858...		89.667 55
Différence.....		24 548 28
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		6.015.573 81
— — 1858..		3.662.650 63
Différence.....		2.352.923 18

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 276 kilomètres
1858. — 196 —

Du 6 au 12 novembre 1859.

28.739 Voyageurs	32.006 77
Marchandises et Bagages.....	25.605 71
Total.....	57.612 48
Période correspondante de 1858....	37.701 88
Différence.....	19.910 60
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.509.313 76
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	1.570.814 90
Différence.....	938.498 86

NORD-EST SUISSE.

Septembre 1859.

Voir le numéro du 15 octobre.

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1858. — 201 —

Du 5 au 11 novembre 1859

30.674 Voyageurs	45.013 90
Bagages, Marchandises.....	42.991 72
Total.....	88.005 62
Semaine correspondante de 1858.....	71.312 15
Différence.....	16.693 47
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.535.766 21
— — 1858..	3.273.753 73
Différence.....	1.262.012 48

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres

Du 4 au 10 novembre 1859.

13.541 Voyageurs	19.084 25
Bagages, Marchandises, etc.....	12.258 45
Total.....	31.342 70
Semaine correspondante de 1858....	25.111 54
Différence.....	6 231 16
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	1.367.483 97
— — 1858...	956.776 43
Différence.....	410.707 54

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. français

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 4 au 10 novembre 1859

5.136 Voyageurs.....	2.425 70
Marchandises	297 20
Total.....	2.726 90

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Recettes des Mines.

Mois d'octobre 1859.....	166.775 48
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....	1.345.589 55
Total.....	1.512.365 03

Recettes du chemin de fer.
(Déduction faite de l'impôt du dixième.)
1859. Longueur exploitée : 15 kilomètres.

2.814 Voyageurs.....	1.844 95
Bagages, Marchandises, etc.....	10.512 75
Total.....	12.357 70
Recettes antérieures.....	127.071 65
Total.....	139.429 35

CORDOUE A SÉVILLE

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 26 octobre au 1er novembre 1859.

22e semaine.....	24.223 60
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.....	11.923 05
Total.....	36.145 65
Recettes antérieures	818.435 »»
Total des recettes depuis le 2 juin 1859.	854.580 65

ANVERS A GAND.

Octobre 1859.

Voir le numéro du 12 novembre.

HAINAUT ET FLANDRES.

Octobre

Voir le numéro du 12 novembre.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859.	0/0.
Octobre	112.231 60	126.165 38	13.933 78	12 11
10 1ers mois...	852.786 62	974.269 95	121.483 33	14 24

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Octob.	1.261.520 47	1.133.248 03	128.272 44	11.32
10 1ers Mois	11.538.232 77	10.351.132 33	1.187.100 44	11.47

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en octobre 1859.....	59.258
Becs éclairés en octobre 1858.....	53.897
Augmentation octobre 1859.....	5.361 becs
Recettes du gaz. — Octobre 1859....	234.066 94
Recettes du gaz. — Octobre 1858....	218.118 95
Augmentation en octobre 1859.....	15.947 99

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1859.....	2.194.099 06
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	192.035 29

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

RUE ET PLACE DE STRASBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations 5 0/0 et 3 0/0, émises par la Compagnie, que le coupon (n° 15 pour les 5 0/0 et F. pour les 3 0/0) échéant au 1er décembre, sera mis en paiement, à partir de cette époque, de dix heures à deux heures, les dimanches et fêtes exceptés.

La valeur du coupon (titres nominatifs) est de 12 fr. 50 pour les obligations 5 0/0, et de 7 fr. 50 pour les obligations 3 0/0. Elle est réduite à 12 fr. 18 et à 7 fr. 31 pour les coupons au porteur.

Les coupons au porteur et les bordereaux à l'appui devront être déposés à l'avance, et il sera délivré contre ce dépôt un mandat payable au porteur à un jour indiqué. Ces dépôts seront reçus à partir du lundi 21 novembre.

Les porteurs de certificats nominatifs n'ont pas de dépôt à effectuer ; ils recevront, à partir du 1er décembre, sur la présentation de leurs titres, un mandat payable le jour même.

Les numéros d'ordre, pour chaque série d'opération, se distribueront à partir de huit heures du matin. — Les paiements de coupons ont lieu également en province dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST.

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions que le jeudi 24 novembre, à trois heures, il sera procédé, en séance publique, dans une des salles de l'administration, au tirage de 580 actions qui doivent être amorties, conformément à l'article 49 des statuts.

Le remboursement des numéros sortis aura lieu, à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er janvier 1860.

MM. les porteurs des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, recevront, en échange de leurs titres primitifs, des actions de jouissance ne donnant droit qu'au dividende annuel arrêté par l'assemblée générale des actionnaires, sous déduction des 20 fr. payés en novembre aux actions non amorties.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU NORD

Conformément à l'article 51 des statuts, le conseil d'administration du chemin de fer du Nord a fixé à 25 fr.

Digitized by Google

le montant du coupon à payer le 1er janvier 1860, sur les actions anciennes, pour les intérêts du semestre et l'à-compte sur le dividende de l'exercice 1859.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires qu'à partir du vendredi 18 novembre courant, ils pourront toucher par anticipation le montant de ce coupon, sous déduction de l'escompte à 3 1/2 0/0, à la caisse centrale de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris, de dix heures à une heure.

Les titres au porteur auront, en outre, à supporter la retenue de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, soit 0 fr. 65 c. par coupon.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Remboursement d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations des *anciennes Compagnies des chemins de fer de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Versailles* (rive droite) *et de Saint-Germain*, que les obligations dont les numéros suivent ont été désignées par le sort, au tirage qui a eu lieu le 16 novembre 1850, pour être remboursées, à la caisse de la Compagnie, 124, rue Saint-Lazare (bureau des titres), aux époques et conditions ci-après indiquées :

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt 1847.

65	819	1142	3641
95	960	1140	3783
699	997	1369	4045
789	1086	2227	

Emprunt 1849.

5046	5936	6581	6660
5352	5939	6651	8063
5935	6061	6652	8190

Emprunt 1854.

9214	13839	10402	24202
10090	14337	20102	24744
10261	14732	20055	25043
10510	14034	21417	25567
11144	15087	21775	26069
11600	10094	22510	20556
11010	16816	22979	
13327	10905	23055	
13703	18885	23700	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er décembre 1850.

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt 1845.

30	3241	6689	7860
698	3635	6798	8624
1185	5034	6809	8856
1248	5578	6853	9195
1345	5601	6922	9266
1899	5878	6930	9546
2054	6072	7508	
2260	6298	7525	
3196	6407	7589	

Emprunt 1847.

876	2623	4125	4567
1273	3105	4137	4570
1403	3442	4256	4571
1673	3772	4270	4601

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er mars 1860.

Emprunt 1848.

40	591	3226	4746
230	2959	3381	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er janvier 1860.

Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)

Emprunt 1843.

84	1366	3318	4997
434	1702	3320	5002
443	1764	3558	5078
402	1806	3578	5157
475	1942	3728	5180
585	2003	3739	5252
658	2030	3756	5314
666	2072	3793	5340
683	2078	3868	5353
684	2087	3905	5378
749	2161	3906	5576
775	2202	3908	5630
830	2233	4238	5844
872	2327	4337	5887
950	2344	4444	5953
983	2895	4488	6301
1080	2950	4491	6370
1111	3155	4706	
1200	3268	4768	
1284	3275	4782	
1322	3278	4943	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er janvier 1860.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain.

Emprunt 1842.

205	2951	5548	7746
479	2959	5037	7882
645	3166	5808	7960
607	3318	5814	8112
705	3474	5877	8284
724	3634	5920	8294
805	3639	5922	8414
842	3677	6016	8476
080	3851	6045	8478
1072	3961	6101	8481
1131	4154	6135	8533
1187	4163	6166	8682
1275	4202	6450	8783
1382	4457	6467	8807
1442	4464	6540	8846
1466	4481	6566	8858
1623	4593	6572	8940
1791	4014	6609	8968
1877	4076	6660	9042
1944	4737	6683	9065
2060	4762	6724	9210
2198	4841	6901	9287
2243	4884	7065	9557
2285	5064	7093	9596
2303	5082	7128	9704
2467	5199	7202	9818
2477	5225	7299	9832
2543	5288	7312	
2669	5368	7380	
2684	5479	7400	
2702	5498	7494	
2742	5513	7562	

Emprunt 1849.

10140	10895	11223	11817
10451	10029	11269	11810
10465	10931	11337	11878
10497	10938	11575	11895
10670	10994	11645	11986
10714	11108	11650	
10790	11217	11777	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er janvier 1860.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il a été fait un appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr., par action ancienne de 250 fr.

Ce dernier cinquième doit être versé : moitié, soit fr. 50 par action nouvelle, ou 25 fr. par action ancienne, la première moitié à partir du 20 septembre dernier, et l'autre moitié, du 15 au 30 novembre 1850.

Les actionnaires qui n'ont pas effectué le versement de la première moitié doivent, aux termes des statuts, l'intérêt de retard à 0 0/0 par an, à partir du 20 septembre dernier, et ceux qui n'auront pas effectué le versement de la seconde moitié le 30 novembre 1850, devront l'intérêt de retard à partir du 15 novembre.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions :

A Paris, 28, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Londres, chez MM. Scheppard et fils, 28, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Layr, quai du Rhône.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de 50 francs par action.

Ce versement doit être effectué du 15 au 30 novembre 1850.

Il est reçu tous les jours, fêtes et dimanches exceptés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krehwinkel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch ;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et Ce.

Après le 30 novembre 1850, les intérêts seront dus, conformément aux statuts, à raison de 6 0/0 par an sur les versements en retard, à partir du jour de la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Le coupon d'intérêt de 6 fr. 25 c. par action qui échoit le 1er janvier 1860, sera déduit du montant du versement.

Les actionnaires seront ainsi libérés de cet appel, moyennant un paiement de 43 fr. 75 c. par action.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, sont prévenus que le coupon n° 2 des 9,000 obligations de 1,000 fr. émises le 1er juin 1858, sera payé, à partir du 1er décembre prochain :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Saint-Gall, à la banque de crédit suisse allemande ;

A Zurich, chez MM. G. Schulthess et Ce ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Lütscher ;

A Stutgardt, chez MM. Benedikt frères ;

A Carlsruhe, chez MM. Haas, frères;

A Francfort-sur-Mein, chez MM. de Rothschild et fils.

A Augsbourg, chez MM. Erzberger et fils.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

L'assemblée générale ordinaire, fixée au 16 novembre 1850, n'ayant pu se constituer, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, une nouvelle assemblée est convoquée pour le vendredi 23 novembre, à une heure précise, au siége de la Société, à Paris, rue Le Peletier, 35.

MM. les titulaires d'actions nominatives qui voudront assister à cette assemblée ou s'y faire représenter, devront retirer leur carte d'admission ou déposer leur procuration (que l'administration délivre dans ses bureaux), au plus tard le 24 courant.

Les fondés de pouvoirs recevront une carte d'admission personnelle.

En conformité de l'article 36 des statuts, les actions au porteur, pour être représentées, doivent être déposées, au siége de la Société, au plus tard la veille du jour de la réunion, et il sera délivré en échange, à chaque déposant, une carte d'admission personnelle.

Les délibérations prises dans cette seconde réunion, seront valables, quel que soit le nombre des actions représentées.

Au nom du conseil d'administration.

Le secrétaire général,

H. Gislain.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1858, soit 10 fr. par dixième d'action, sera payée, à partir du 10 novembre courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bruxelles, à la Société générale pour l'industrie nationale ;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne, et chez MM. Nagelmackers et fils.

Par ordre du conseil d'administration.

Le directeur-général,

Saint-Paul de Sainçay.

Digitized by Google

Avis aux actionnaires

DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

L'assemblée générale ordinaire a, dans sa séance de ce jour, pris connaissance de l'inventaire établi au 31 août 1859, et autorisé la distribution d'un dividende de 25 fr. par action pour l'exercice de 1858-59.

Un à-compte de 10 fr. par action ayant déjà été distribué le 15 mars dernier, il reste à distribuer 15 fr. par action, que MM. les actionnaires pourront toucher dès le 16 novembre courant sur la présentation de leurs titres:

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et C°, banquiers, rue Lafont, 22;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°, banquiers;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Il sera fait une retenue de 25 centimes pour chaque action au porteur en remboursement des droits de timbre avancés par la Compagnie.

Rive-de-Gier, 15 novembre 1859.

CH. RAABE ET C°.

Le conseil d'administration de la Banque générale suisse prévient MM. les actionnaires que le coupon n° 5 de 10 fr. sera payé, à partir du 31 décembre prochain, sur le dépôt des titres.

COMPAGNIE

DES MINES DE SOUDE D'ESPAGNE

Conformément à la décision prise à la réunion générale du 31 mai dernier, MM. les actionnaires de la Compagnie des mines de soude d'Espagne sont convoqués à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu le 15 décembre prochain, au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17, à deux heures précises.

L'assemblée aura à statuer sur toutes les questions qui ont été mises à l'ordre du jour lors de la dernière assemblée générale.

Les porteurs de cinq actions au moins, qui, aux termes de l'art. 30 des statuts, ont seuls le droit de faire partie de l'assemblée générale, devront déposer leurs titres au siége social, *dix* jours au moins avant la réunion. Ces titres seront reçus (dimanches et fêtes exceptés), de onze heures à trois heures. Il sera remis aux déposants un récépissé de leurs actions et une carte nominative et personnelle, indiquant le nombre de voix.

MM. les actionnaires pourront se faire représenter par des commanditaires choisis parmi les actionnaires propriétaires de cinq actions au moins.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

1, Rue Saint-Georges.

CHAUFFAGE ÉCONOMIQUE

AU COKE ET AU GAZ

EXPOSITION

d'Appareils de Chauffage et de Cuisine de tout genre et de toute dimension

APPROPRIÉS A

TOUS LES MÉNAGES

PLACE DU PALAIS-ROYAL, 2.

Ces Appareils sont livrés au prix coûtant, à Paris, et posés par les soins de la Compagnie.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V.-C. BONNARD ET C°.

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

Dans sa séance du 9 novembre 1859, le conseil de surveillance du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT V.-C. BONNARD et C°, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, a constaté l'annulation de huit cent soixante-quinze actions du COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT, qui, ajoutées aux 15,131 actions précédemment annulées, font ensemble 16,006 actions amorties, en exécution de la délibération de l'assemblée générale du 15 février 1859.

Suivent les numéros de ces 875 actions qui ont également été frappées du timbre d'annulation :

25 *titres de* 1 :
Numéros :

46	4442	8958	10227
91	6359	9160	10394
544	7334	9213	11044
1090	7725	9769	11569
1838	7733	9861	12015
2579	8492	10196	14486
3681			

Ensemble... 25

6 *titres de* 5 :

29446 à 29450	38231 à 38235
34151 à 34155	45011 à 45015
37066 à 37070	56531 à 56535

Ensemble.... 30

2 *titres de* 10 :

161721 à 161730	177051 à 177060

Ensemble..... 20

4 *titres de* 25 :

675576 à 675600	680576 à 680600
680526 à 680550	691076 à 691100

Ensemble.... 100

4 *titres de* 50 :

876151 à 876200	925751 à 925800
914051 à 914100	933151 à 933200

Ensemble.... 200

5 *titres de* 100 :

940201 à 940300	956601 à 956700
940701 à 940800	979001 à 979100
951301 à 951400	

Ensemble.... 500

Total des actions annulées.. 875

Le gérant,
V.-C. BONNARD.

SUCRERIE, RAFFINERIE, DISTILLERIE DE BOURDON

AVIS.

MM. les actionnaires de la Société de Bourdon sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 18 des statuts, aura lieu le mardi 6 décembre prochain, à trois heures de l'après-midi, à la salle Lemardelay, 100, rue Richelieu.

Les actions doivent être déposées, dix jours à l'avance, chez MM. Ch. Noël et C°, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

Tout actionnaire, possédant dix actions, a le droit de voter.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le dimanche à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 5 novembre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 30 octobre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 30 octobre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 6 novembre.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie*. — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 3 novembre, et d'Alexandrie, le samedi, à dater du 29 octobre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tultscha, Galatz et Ibraïla. Ce service, suspendu pendant la saison d'hiver, a repris son cours.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi. ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante. STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'Inscription:

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Un ouvrier **INGÉNIEUR-MÉCANICIEN**, pouvant fournir les attestations les plus honorables, désire trouver une place dans une usine pour la conduite et l'entretien du matériel.

S'adresser à M. Colin, chaussée de Clignancourt, 74, à Montmartre.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

La semaine a encore été fertile en nouvelles et en incidents qui, à toute autre époque de l'histoire de la Bourse, n'auraient pas manqué de produire de nombreuses oscillations sur la rente ; mais il reste si peu de clients disposés à entamer des affaires, que l'on variait à peine de 05 à 10 c. chaque jour, et c'est seulement à la Bourse d'hier que le mouvement s'est dessiné d'une manière plus marquée, et que la rente, après avoir fléchi de 15 c., a remonté rapidement de 25 c.

La rente était parvenue il y a huit jours au-dessus de 70 fr., et, comme après tout, ce cours, abstraction faite du prochain coupon, ne représente en réalité que de la rente à 68 50, on pensait que l'on se maintiendrait facilement au-dessus de ce prix. Cependant l'effet produit par la nouvelle de la signature des traités de Zurich n'a pas tardé à être paralysé par l'incident de la régence, et les cours se sont affaissés à 69 70. Mais, à la Bourse d'hier, après un début d'affaires peu encourageant, un mouvement rapide de reprise a eu lieu sur la rente, qui, de 69 70, s'est relevée à 69 95 et 70 fr. On parlait de nouveau de la réunion prochaine du congrès.

Le petit mouvement de ces jours-ci a donné un peu plus d'entrain aux affaires ; mais il vient toujours bien peu de clients à la Bourse. Toutes les transactions se passent entre un très-petit nombre d'habitués. Il n'y a pas à espérer un réveil sérieux des affaires aussi longtemps que le public ne sera pas admis librement à veiller à ses intérêts dans le local de la Bourse. Malheureusement la question du rachat des tourniquets ne paraît pas plus avancée qu'il y a un mois, et le syndic des agents de change déclarait même il y a peu de jours qu'aucune négociation n'était entamée en ce moment.

L'événement de cette semaine a été l'annonce faite par le Crédit mobilier pour l'émission de 24,000 obligations de la Compagnie maritime au cours de 425 et payables, savoir : 125 fr. argent et 300 fr. en une action de la Compagnie maritime.

Le marché des chemins de fer a été plus délaissé que jamais. Les agents qui ont à exécuter un ordre d'achat ou de vente sur certain chemin, restent quelquefois pendant toute la Bourse avant de trouver une contre-partie ; mais comme les titres disparaissent peu à peu du marché et que l'on ne crée pas depuis longtemps de nouvelles actions, les cours se maintiennent facilement. Les actions de Lyon qui, grâce au grand nombre d'actions formant le capital social, ont encore un marché un peu plus actif, ont été offertes pendant quelques jours, mais elles sont revenues à leur ancien niveau ; car, au cours actuel de 885, en y ajoutant les 20 fr. de coupon, on retrouve le cours de 905.

Les actions du Nord ont joui d'une grande fermeté, ce que l'on attribue à l'annonce du coupon de 25 fr. qui sera payé le 1er janvier prochain comme à-compte sur le dividende.

L'Orléans revient toujours vers 1,365 et varie à peine de 5 fr., soit au dessus, soit au-dessous de ce cours.

Les autres chemins français ont été à peu près sans variations, à l'exception du Dauphiné qui a éprouvé depuis quelque temps une hausse suivie sans qu'il y ait eu pourtant aucune affaire sur cette valeur.

Les chemins de fer Autrichiens et Lombards ont été fort lourds. Les cours de ces deux lignes se sont nivelés, et s'éloignent à peine l'un de l'autre de 1 25 à 2 50, tantôt à l'avantage des Autrichiens et tantôt au profit des Lombards.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 10 jusqu'à celle du 17 novembre :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 15 à 69 75 ; elle est restée à 70. Elle a varié à terme de 70 15 à 69 70 ; elle a repris à 69 95.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 75 à 95 40, et elle est restée à 95 85.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,825 à 2,900 ; elles sont restées à 2,900.

Le Crédit foncier a monté de 692 50 à 695.

Le Crédit mobilier a fléchi de 788 75 à 767 50 ; il est resté à 781 25.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,372 50 à 1,360 ; elles sont restées à 1,360.

Le Nord ancien a varié de 945 à 950 ; le Nord nouveau, de 827 50 à 830.

L'Est a fléchi de 655 à 645 ; il est resté à 647 50.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 895 à 883 75 ; il a repris à 887 50.

Le Midi a fléchi de 520 à 511 25 ; il a repris à 515.

L'Ouest a fléchi de 570 à 565.

Le Genève a varié de 527 50 à 530.

Le Dauphiné a monté de 560 à 580.

Le Béziers a varié de 175 à 172 50.

Les Autrichiens ont fléchi de 550 à 545 ; ils ont fermé à 547 50.

Les Lombards ont fléchi de 550 à 543 75 ; ils sont restés à 546 25.

Le Victor-Emmanuel a varié de 407 50 à 412 50 ; les Saragosse, de 450 à 455 ; les Romains, de 375 à 365.

Samedi. — Les prix de la rente ont été lourds et ont éprouvé une légère réaction au milieu de la nullité complète des affaires. Les chemins étaient sans variations. Le 3 0/0 a fléchi au comptant et à terme de 20 c. à 69 95. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 50. La Banque a monté de 20 à 2,845. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 782 50 ; l'Orléans, de 2 50 à 1,367 50 ; le Nord ancien, de 2 50 à 950 ; l'Est, de 2 50 à 650 ; le Lyon, de 3 75 à 888 75 ; le Midi, de 3 75 à 513 75 ; l'Ouest, de 3 75 à 568 75. Le Nord nouveau a monté de 2 50 à 832 50 ; le Dauphiné, de 5 à 170. Le Genève s'est tenu à 530. Les Béziers ont fléchi de 5 à 170. Les Autrichiens ont monté de 1 25 à 550. Les Lombards ont fléchi de 1 25 à 548 75 ; les Saragosse, de 3 75 à 451 25 ; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 410. Les Romains se sont tenus à 370 ; les Russes non libérés, à 496 25.

Lundi. — Les cours ont encore fléchi de quelques centimes. Toutes les valeurs étaient offertes, et les affaires difficiles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 69 80, et à terme de 10 c. à 69 85. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 50. La Banque a monté de 5 à 2,850. Le Crédit mobilier a fléchi de 6 25 à 776 25 ; l'Orléans, de 2 50 à 1,365 ; le Nord ancien, de 2 50 à 947 50 ; le Nord nouveau, de 2 50 à 830 ; l'Est, de 2 50 à 647 50 ; Lyon, de 5 à 883 75 ; l'Ouest, de 575 à 565 ; le Genève, de 2 50 à 527 50 ; le Dauphiné, de 5 à 565. Le Midi s'est tenu à 513 75. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 547 50 ; les Lombards, de 1 25 à 547 50 ; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 407 50. Les Saragosse ont monté de 3 75 à 455.

Mardi. — Le marché a été un peu plus ferme, mais sans aucun entrain dans les affaires. La rente 3 0/0 a repris de 25 c. à 70 f. au comptant, et de 15 c. à 70 fr. à terme. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 40 à 95 40. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 6 25 à 783 75. L'Orléans s'est tenu à 1,365 ; le Nord nouveau, à 830. Le Nord ancien a monté de 3 75 à 951 25 ; l'Est, de 5 à 652 50 ; le Lyon de 5 à 888 75 ; le Midi, de 1 25 à 515 ; l'Ouest, de 5 à 570. Les Autrichiens et les Lombards sont restés comme la veille à 547 50 ; les Victor-Emmanuel, à 407 50. Les Saragosse ont fléchi de 2 50 à 452 50. Les Russes non libérés ont été coté à 495.

Mercredi. — La Bourse a eu une nouvelle défaillance. Toutes les valeurs ont été continuellement offertes. Cependant la baisse n'a fait, en définitive, que des progrès insignifiants. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant et à terme de 15 c. à 69 85. Le 4 1/2 0/0 a monté de 15 c. à 95 55 ; la Banque, de 50 à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 771 25 ; l'Orléans, de 2 50 à 1,362 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 3 75 à 885 ; le Midi, de 1 25 à 515 75 ; le Nord ancien, de 1 25 à 950. Le Nord nouveau s'est tenu à 830 ; l'Ouest, à 565 ; le Genève, à 530. Les Dauphiné ont monté de 10 à 580. Les Autrichiens ont fléchi de 2 50 à 545 ; les Lombards, de 1 25 à 546 25. Les Victor-Emmanuel ont monté de 2 50 à 412 50. Les Saragosse se sont tenus à 452 50.

Jeudi. — Toutes les valeurs étaient en baisse au début ; mais une hausse rapide a eu lieu sur la rente, à partir de deux heures, et les affaires étaient plus animées qu'à l'ordinaire. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 75 à 70, et à terme, de 69 70 à 69 95 ; le 4 1/2 0/0, de 95 75 à 95 85. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a varié de 767 50 à 784 25 ; l'Orléans, de 1,360 à 1,365 ; le Nord ancien, de 947 50 à 950 ; le Nord nouveau, de 827 50 à 830 ; l'Est, de 648 75 à 647 50 ; le Lyon-Méditerranée, de 882 50 à 887 50 ; le Midi, de 512 50 à 515 ; le Dauphiné, de 570 à 580. Le Genève s'est tenu à 527 50 ; l'Ouest, à 565 ; les Autrichiens, de 542 50 à 547 50 ; les Lombards, de 543 75 à 546 25 ; les Saragosse, à 455 ; les Victor-Emmanuel, à 412 50.

Vendredi. — La Bourse a été un peu lourde ; cependant les cours n'ont pas éprouvé de variations sensibles, et la rente a même conservé l'avance qu'elle avait obtenue hier. Les chemins de fer étaient tout à fait sans affaires. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 15 c. à 69 85. Elle a varié à terme de 69 90 à 69 95. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 35 c. à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a varié de 775 à 777 50 ; l'Orléans, de 1,367 50 à 1,365 ; le Lyon-Méditerranée, de 885 à 886 25 ; le Nord ancien, de 951 25 à 950 ; le Nord nouveau, de 828 75 à 830. L'Est s'est tenu à 650. Les Autrichiens ont varié de 548 75 à 546 25 ; les Lombards, de 547 50 à 546 25 ; les Saragosse, de 452 50 à 453 75. Les Russes ont repris à 497 50. Le Victor-Emmanuel a varié de 412 50 à 410. Les Romains ont fait 365.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dern. cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	•	25 ••	jan.av.juil.	222 75
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	•	35 30	....	600 ••
Omnium lyonnais	Civ.	7.000	1/7000	•	25 ••	janv. juill.	••• ••
Comptoir V.C. Bonnard et Ce	C	6.000	100	•	5 ••	février	12 50
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2000 ••	avril	•
Sécurité	A	300	5.000	4/5	••	....	•
Union des ports	A	1.000	5.000	1250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 ••	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	290 ••	....	•
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	• ••	février	•
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 ••	mars	•
Vigie	A	200	5.000	4000	734 ••	....	•
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 ••	février	•
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 ••	février	•
Réunion	A	1.200	5.000	4000	325 ••	février	•
Comptoir	A	400	5.000	4000	•	....	•
Sphère	A	2.400	1.000	250	•	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	•	31 ••	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	•	240 ••	mai, nov.	•
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	625 ••	mars	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 ••	avril	60 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	845 ••	avril	•
France	A	2.000	5.000	4/5	200 ••	avril	60 0/0 b.
Urbaine	A	1.060	5.000	4/5	325 ••	avril	•
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 ••	avril	•
Aigle	A	400	000	3000	200 ••	avril	•
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	•
Confiance	A	600	5.000	4000	Néant	avril	•
Nord	A	2.000	1.000	600	25 ••	avril	•
Générale ... *Assurances vie*	A	400	7.500	•	2475 ••	t. les 3 ans	•
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 ••	t. les 4 ans	•
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 ••	t. les 2 ans.	•
Phénix	A	600	5.000	4000	150 •	t. les 2 ans.	•
Caisse Paternelle	A	8.000	500	400	15 ••	avril	•
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	6 1/4 0/0p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	•	60 ••	janv. juil.	902 50
— act. de jouissance	A	•	1/34000	•	33	juin	••• ••
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	46 25
Omnibus de Londres	C	50.000	100	•	8 ••	....	40 ••
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	•	16 ••	janv. jl.	475 ••
Gondoles parisiennes	C	1.700	80	•	4 ••	....	••• ••
Ce imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	•	Néant	mars	40 ••
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	•	50 ••	avril, oct.	1220 ••
— act. de jouiss.	A	68.000	1/68000	•	8 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	•	50 ••	avril, oct.	970 ••
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	•	12 50	1er juin	••• ••
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	•	50 ••	avril, oct.	144 50
3 canaux, act. de capital	A	19.660	1.000	•	50 ••	avril, oct.	630 •
Aire à la Bassée	A	600	5.000	•	505 ••	févr. août	1163 ••
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	•	60 ••	....	725 ••
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	•	••• ••	....	1500 ••
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		400	....	1550 ••
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	•	4 0/0	....	••• ••
Ports de Marseille.. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	142 50
Pont gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	•	15 ••	....	••• ••
Pont de Rouen	A	800	1.000	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	••• ••
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	•	5 1/4 0/0	....	230 ••
Bazin, L. Gay et Ce. *Transp. eau*	C	10.000	500	•	2 1/2 0/0	janv. juill.	225 ••
Messager. imp. (Serv. marit.	A	80.000	500		30 ••	janv. juill.	600 ••
Ce cent. de transp. et nav.	C	6.400	250	•	Néant	....	•• ••
Ce générale maritime	A	60.000	500	•	Néant	janv. juill.	270 ••
Marc Fraissinet père et fils	C	••	500	•	•• ••	....	300 ••
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	•	•• ••	....	303 ••
Armements Barbey et Ce	C	20.000	500	•	32 50	mars sept.	••• ••
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	•	dont	avril oct.	••• ••
Long-Pendu	Civ.	•	500	•	•• ••	....	250 ••
Montchanin	C	6.000	500	•	•• ••	juin décemb	••• ••
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	•	30 ••	mai	245 ••
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	3.800	1.000	•	35 ••	avril	400 ••
Montieux-Saint-Étienne	Civ.	3.800	500	•	•• ••	....	••• ••
Blanzy	C	30.000	500	•	36 ••	févr. août	••• ••
Azincourt	A	1.500	1/1500	•	60 •	....	•••• ••
Chazotte	A	6.000	1/3000	•	21 50	....	••• ••
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		•• ••	....	400 ••
Épinac	A	2.400	1/2400	•	125 ••	1er décemb	•••• ••
Loire	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	142 50
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	•	9	....	143 50
St-Étienne	A	80.000	1/80000	•	8 ••	....	143 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	•	17 ••	....	140 ••
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	•	25 ••	....	••• ••
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 ••	janv. juill.	775 ••
Unieux et Fraisse	•	•	500	•	•	....	420 ••
Carmaux	C	116.000	150	•	6 75	mai, novem	87 50
Roche-Molière et Firminy	•	• •	500	•	•• ••	....	••• ••
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	•	Néant	....	150 ••
Charbonnages belges	A	30.000	500	•	35 ••	....	500 ••
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	•	Néant	....	••• ••
Seyssel anglais	•	10.000	100	•	17 50	....	••• ••
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	•	7.5 0/0	mars, sept.	•• •
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	••• ••

Dénomination	Anonyme ou commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts ou dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Moussaia (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	•	Néant	août	•• ••
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	•	Néant	....	•• ••
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	•	Néant	....	••• ••
Santander	C	10.000	500	•	37 25	janv. juill.	••• ••
Vieille-Montagne, zinc	A	60.000	80	•	25 ••	mai, nov.	295 ••
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	•	75 ••	....	975 ••
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	•	5 ••	octobre	••• ••
— non priv.	A	40.000	375	•	Néant	octobre	•• ••
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	•	40 ••	janv. juill.	525 ••
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	•	18 75	janv. juill.	•• ••
— non priv. zinc	A	6.500	375	•	7 50	janv. av.	••• ••
Silésie, zinc	A	50.000	375	•	18 75	mai, nov.	110 ••
Terre-Noire.... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	•	••• ••	....	670 ••
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	•	Néant	juin, déc.	2000 ••
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	•	33 ••	juin déc.	520 •
Creusot (Saône-et-Loire)	C	28.000	500	•	70 ••	juin déc.	815 ••
Allevard	•	••	1.000	•	• ••	....	1030 ••
Basse-Indre		5.000	500	•	40 ••	avril, oct.	700 ••
Châtillon et Commentry	C	60.000	500	•	Néant	mars, sep.	205 ••
Horme	A	10.000	1/10000	•	•• ••	....	625 ••
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	•	25 ••	....	450 •
Fourchambault	C	50.000	1/50000	•	10 ••	....	300 ••
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	•	11 ••	mai, nov.	395 ••
Côte-d'Or	•	•	500	•	•• ••	....	••• ••
Franche-Comté	C	40.000	500		15 ••	mai, novem	••• ••
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.060	1/16000	•	60 ••	....	610 ••
Firminy		•	250	•	•• ••	....	185 ••
Pont-Lévêque (Vienne)	C	•	500	•	•• ••	....	••• ••
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	•	65 ••	avril, oct.	710 ••
Providence Belgique	A	5.500	1.000	•	70 ••	septembre	1110 ••
Phénix métallurgique		60.000	375	•	Néant	janv. juill.	••• ••
J.-F. Cail et Ce....... *Usines*	C	14.000	500	•	95 ••	sept. mars.	650 ••
Carente	C	70.000	100	10	Néant	....	•• ••
Chameroy	C	4.000	500	•	••	juin, déc.	••• ••
Sandillot	C	2.300	250	•	50	....	•• ••
Cariatode	C	4.000	500	•	0 50	....	•• ••
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.300	1/21300	•	2 ••	....	290 ••
Ce immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	•	50	janv. juill	102 50
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néan	....	182 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	•	••	mai, novem	615 ••
Union des Gaz	C	32.000	250	•	•• •	janvier	74 ••
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	•	12 ••	avril, oct.	••• ••
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	•	25 ••	juin décemb	••• ••
Est (Vincennes)	C	1.000	500	•	17 ••	....	•• ••
Versailles	C	1.500	500	•	25 •	mars sept.	•• ••
Amiens	C	1.300	500	•	25 ••	janv. juill.	400 ••
Calais	C	1.000	1.000	•	20 ••	janv. juill.	300 ••
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	•	120 ••	....	•••• ••
Lyon	A	7.000	1/7000	•	135 ••	janv. juill.	2170 ••
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	•	•• ••	....	1025 ••
Wazemmes	C	2.100	410	•	12 50	1er octobre	••• •
Malaga	•	•	•	•	•• ••	....	••• ••
Ce centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	•	30 ••	janv. juill.	••• ••
Montpellier	A	1.000	1/1000	•	•• ••	....	••• ••
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	6.000	500	•	42 ••	août	570 ••
Cohin	C	40.000	500	•	27 25	janv. juill.	500 ••
Société Lainière	C	1.400	500	•	42 ••	....	• ••
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	•	38 ••	30 avril	••• ••
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	•	130 ••	....	••• ••
Journaux réunis (Constitutionnel et Pays, journ. de l'empire)	C	6.000	500	•	40 •	janv. juill.	••• ••
Droit	C	100	2.500	•	600 ••	....	•••• ••
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	•	•• ••	....	•••• ••
Montluçon	C	24.000	500	•	6 ••	....	••• ••
Oignies, Belgique	A	21.000	500	•	30 10	septembre	485 ••
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	•	Néant	1er octobre	•• ••
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	•	35 30	mars sept.	••• ••
Richer et Ce Vidanges	C	28.000	500	•	20	....	••• ••
Caoutchouc soufflé	C	50.000	00	•	12 ••	31 mars	•• ••
Chollet et Ce	C	40.000	100	•	Néant	....	•• ••
Ce générale des Eaux	A	80.000	250	•	13 ••	....	205 ••
2 Cirques (E. Dejean et Ce)	C	6.750	250	•	16 ••	5 fév. juill.	••• ••
OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	**Prix d'émission**	**Nombre.**	**Taux de remboursement**	**Durée de l'amort.**	**Intérêts annuels**		
Compe générale des Omnibus	•	6.000	500	11	25 ••	avril octob.	••• ••
Ce imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	56	5 ••	....	••• ••
Ports de Marseille	500	30.000	500	15	30 ••	janv. juillet	498 75
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	30 ••	avril octob.	510 ••
Loire, anciennes	•	•	1.250	•	50 ••	....	1125 ••
— nouvelles	•	18.000	1.250	75	50 ••	février août	900 ••
Carmaux (Charbonnages)	270	2.000	500	90	15 ••	janv. juill.	••• ••
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	••• ••
Vieille-Montagne	•	13.600	500	16	25 ••	janv. juillet	450 ••
Aveyron (Decazeville) 1853-57	300	8.000	600	50	30 ••	janv. juillet	••• ••
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 ••	avril octob.	255 ••
Chatillon et Commentry	250	30.000	500	35	5 ••	mai novemb	235 ••
Horme anc.	475	2.416	312 50	30	25 ••	30 juin déc.	492 50
— nouv.	265	7.000	300	30	15 ••	31 mars sept	267 50
J.-F. Cail et Ce	40	8.000	450	11	20 ••	janv. juill.	455 ••
Rue impériale de Lyon	•	•	625	•	25 ••	15 janv. juill.	521 25
Gaz de Paris	410	23.300	500	45	25 ••	janv. juillet	445 ••
Union des gaz	200	22.727	250	25	15 ••	janv. juillet	••• ••

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 12 AU 18 NOVEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Compt.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
1475	3998	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1400 25	1397 50	1402 50	1401 ..	1400 ..	1395 ..	1401 ..	1402 50	1392 50	1395 ..	1402 50	1395 ..
919	1585	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	960 ..	960 ..	947 50	947 50	950 ..	951 25	950 ..	950 ..	950 ..	950 ..	951 50	950 ..
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	830 ..	832 50	830 ..	830 ..	828 75	830 ..	830 ..	830 ..	828 75	830 ..	828 75	830 ..
1618	1930	99	500.000	500	»	40 10 pour 1858	mai 1859	Est	652 50	650 ..	650 ..	647 50	647 50	652 50	646 25	...	648 75	647 50	650 ..	650 ..
1363	3998	»	800.000	500	»	49 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	897 50	898 75	893 75	893 75	896 25	898 75	895 ..	895 ..	895 ..	897 50	897 50	896 25
793	1623	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Midi	513 75	513 75	512 50	513 75	512 50	515 ..	514 75	513 75	512 50	515 ..	512 50	...
1198	2304	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	564 75	...	560 ..	565 ..	565 ..	567 50	567 50	565 ..	565 ..	565 ..	565 ..	...
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	530 ..	...	527 50	...	530 ..	...	530 ..	...	...	527 50	527 50	...
52	52	99	38.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	170 ..	...	172 50	...	172 50	...	176 ..	...	172 50	...	170 ..	172 50
134	268	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	567 50	570 ..	567 50	565 ..	565 ..	570 ..	590 ..	...	575 ..	560 ..	572 50	...
154	436	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	455 ..	...	460 ..	455 ..	...	...	460 ..	...	...	...	...	...
»		»	84.000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	...	...	475 ..	470 ..	475 ..	...	475 ..	475 ..	475 ..	...	475 ..	...
33		99	10.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	...	...	...	...	...	...	...	...	...	»	...	»
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	548 75	550 ..	547 50	547 50	547 50	547 50	547 50	548 ..	548 75	547 50	547 50	546 25
244	»	99	»	500	»	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	410 ..	410 ..	410 ..	407 50	410 ..	407 50	412 50	...	412 50	...	410 ..	...
»	4102	95	600.000	500	250	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	494 25	...	...	...	495 ..	...	...	...	490 ..	491 25	497 50	...
»	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	...	...	...	...	471 25	...	...	...	471 25	471 25	...	...
80	173	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	287 50	»	287 50	»	298 75	»	290 ..	»	...	»	290 ..	»
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	435 ..	»	435 ..	»	...	»	435 ..	»	...	»	...	»
162	179	»	57.385	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	...	»	...	»	...	»	»	»	»	»	...	»
482	815	99	240.000	500	100	6 0/0	juillet 1859	Saragosse	455 ..	454 25	455 ..	455 ..	455 ..	458 50	452 50	...	455 ..	455 ..	453 75	...
1306	3133	90	311.500	500	300	...	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb	550 ..	548 75	547 50	547 50	546 25	547 50	543 75	546 25	545 ..	546 25	547 50	546 25
»	610	90	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	370 ..	...	...	...	375 ..	...	375 ..	...	365 ..	...	365 ..	...
14	14	99	7.500	250	»	0 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	...	...	»	...	»	...	»	...	»	...	»	...
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Xérès	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
»	»	99	230.000	500	...	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de rembour-sement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des Compagnies	12	14	15	16	17	18
1848	5.000	1908	»	»	1.250	décembre.	60 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	»
1842-1849	12.000	1901	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	St-Germain (nouvelles)	985	...	»	»	1000	»
1843	2.775	1904	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	...	...	...	...	...	...
1842	8.000	1901	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	...	...	...	...	...	...
1848	13.333	1899	750	»	1.250	décembre.	50 ..	D°.	D° (nouvelles), dites 5 0/0	...	...	...	965	...	...
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	D°.	Versailles, rive droite (nouvelles)	...	...	...	...	...	...
1850	20.000	1893	»	»	1.250	»	50 ..	D°.	Marseille à Avignon	»	»	»	»	»	»
»	3.300	1927	»	»	1.250	mai.	50 ..	D°.	Montereau à Troyes	»	»	»	»	»	»
1843	941	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Bordeaux à la Teste	»	»	»	»	»	»
1852-1854	34.534	1900	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	D°.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	980	...	...	...	1000	...
1845-1847	15.000	1925	1000	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	...	...	...	975	...	...
1852	80.000	1956	1050	»	1.250	septembre.	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	...	1020	1025	1025	1025	...
1847-1854	26.750	1939	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre.	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	950	...	...	...	...	...
1853	21.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	...	490	485	...	...	...
1854	102.614	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 … gar.	...	...	...	...	...	...
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 … gar.	505	505	...	505	...	...
1852	[illegible]	1958	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre.	Est (anciennes), dites 5 0/0	495	495	495	495	495	492 50
»	5.903	1945	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	»	»	»	»	»	»
1845	22.400	1935	500	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	...	...	...	...	...	...
1845	6.000	1948	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	...	...	...	...	...	...
1845	17.418	1944	500	»	562	mai.	16 87	D°.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	»	»	»	»	»	...
1854	131.107	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Grand-Central (anciennes)	...	...	...	...	...	297 50
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	296 25	296 25	298 25	296 25	295 ..	295 ..
1852	63.643	1958	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 … gar.	...	...	297 50	...	...	...
1855	264.999	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	D°.	Méditerranée, dites 3 0/0 … gar.	305 ..	305 ..	305 ..	305 ..	303 75	305 ..
1852-1857	1162.000	1951	divers.	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	298 75	297 50	298 75
1854-1857	675.000	1956	divers.	»	500	mai.	15 ..	D°.	Nord	303 75	303 75	302 50	303 75	305 ..	301 25
1855	87.749	1954	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Lyon à Genève (anciennes) … gar.	300 ..	300 ..	...	297 50	297 50	...
1857	54.545	1964	»	»	500	décembre.	15 ..	D°.	D° (nouvelles)	291 25	...	295 ..	295 ..	...	291 25
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	295 ..	295 ..	295 ..	299 75	300 ..	298 75
»	1.250.000	1961	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 … gar.	295 25	295 25	295 ..	297 50	295 ..	295 ..
»	211.000	1953	285	»	500	décembre.	15 ..	D°.	Bourbonnais	...	296 25	296 25	297 50	...	297 75
»	249.788	1957	285	»	500	juin	15 ..	D°.	Midi … gar.	290 25	296 25	296 25	295 ..	295 ..	295 ..
»	22.610	1956	280	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	290 ..	285 ..	295 ..	285 ..	285 ..	285 ..
1857	[illegible]	1940	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	297 50	298 75	297 25
»	26.277	1935	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	293 75	295 ..	293 75	291 75	295 ..	293 75
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	D°.	Dauphiné … gar.	295 ..	295 ..	291 75	293 75	293 75	293 75
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	D°.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	296 25	297 50	291 25	296 25	295 ..	294 25
»	503.6[illegible]	1960	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens … gar.	265 ..	263 75	265 ..	264 75	265 ..	261 75
1857	200.000	1949	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombardo-vénitiens … gar.	258 75	260 ..	257 50	258 75	260 ..	259 ..
1858	»	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains … gar.	243 75	241 75	243 75	242 50	245 ..	245 ..
1858	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	255 ..	256 25	257 50	257 50	260 ..	254 75
1859	24.576	1957	200	»	500	»	15 ..	D°.	Cordoue à Séville	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	D°.	Séville à Xérès	238 75	238 75	239 75	238 75	238 75	238 75
»	100.500	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	119 75	120 ..	120 ..	...	118 75	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1859	69 95	69 95	69 90	69 95	70 ..	70 ..	69 85	69 85	70 ..	69 95	69 85	69 95
RENTES 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 20	70 20	.. ..	70 15	70 20	70 20	70 20	.. ..	70 ..	70 10	70 15	70 15
RENTES 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	95 50	.. ..	95 50	.. ..	95 40	.. ..	95 55	.. ..	95 85	95 75	95 50	.. ..
RENTES 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2845 ..	»	2850 ..	»	2850 ..	»	2850 ..	»	2900 ..	»	2900 ..	»
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	650 ..	»	...	...	660 ..	»	660 ..	»	660 ..	»	650 ..	»
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	695 ..	690 ..	692 50	...	...	...	695 ..	...	...	...	695 ..	...
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	471 25	»	472 50	»	475 ..	»	472 50	»	470 ..	»	470 ..	»
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 d° d°	450 ..	»	450 ..	»	450 ..	»	450 ..	»	450 ..	»	450 ..	»
— 10e d'Obligat. 4 0/0 d° d°	95 ..	»	95 25	»	95 25	»	95 25	»	95 ..	»	95 ..	»
— 10e d'Obligat. 3 0/0 d° novembre 1858	.. ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	90 ..	»	91 25	»
— Promesses d'Obl. 1,000 fr 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	902 50	»	...	»	...	»	905 ..	»	907 50	»	907 50	»
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	782 50	782 50	780 ..	776 25	785 ..	783 75	771 25	771 25	773 75	781 25	774 25	777 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1105 ..	»	...	»	1115 ..	»	1120 ..	»	1140 ..	»	1120 ..	»
D° d° 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	475 ..	»	472 50	»
Département de la Seine, Obligations 1857, jouis. juillet 1859	225 ..	»	223 75	»	223 75	»	223 75	...	225 ..	»	225 ..	»
Ville de Marseille. Obligations 1849 tout payé, jouiss. juillet 1859	....	»	....	»	....	»	»	»	....	»	....	»
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	96 3/8	»	96 1/8	»	96 2/8	»	96 3/8	»	96 2/8	»	96 1/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	... o/o	»	99 o/o	»	99 1/2	»	100 o/o	»	99 3/4	»	.. o/o	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	84 75	»	84 50	»	84 75	»	84 25	.. ..	84 25	»	84 25	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	54 75	»	.. ..	»	.. ..	»	53 ..	»	.. ..	»	.. ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	.. o/o	»	82 o/o	»	82 1/4	»	.. o/o	»	.. o/o	»	83 o/o	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 3/4	»	86 1/2	»	86 1/2	»	86 1/2	»	86 1/2	»	86 1/2	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	32 7/8	.. o/o	32 7/8	.. o/o	32 7/8	32 1/2	32 3/4	.. o/o	32 3/8	.. o/o	31 o/o	.. o/o
D° 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	44 3/4	»	44 7/8	»	44 3/4	»	44 1/2	»	.. o/o	»	44 1/2	»
D° D° 1857, jouissance juillet 1859	44 3/8	.. o/o	44 1/2	44 1/4	44 3/8	.. o/o	44 o/o	43 7/8	44 o/o	.. o/o	44 7/8	.. o/o
D° intérieur, jouissance juillet 1859	43 1/4	43 3/4	43 o/o	43 o/o	43 o/o	43 o/o	43 1/4	43 o/o	43 1/4	43 o/o	43 o/o	42 7/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	110 ..	»	...	»	...	»	...	»	...	»	110 ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 1003 — 18e ANNEE — N° 48 — SAMEDI 26 NOVEMBRE 1859

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

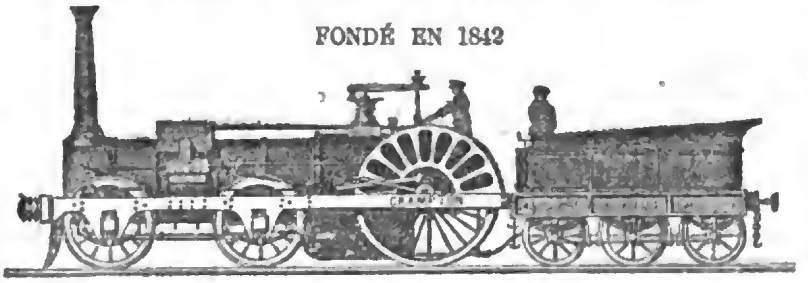
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements..... 12 » —
Étranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité BELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 6 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

MM. les actionnaires de la Société de l'Éclairage au gaz, des Hauts-Fourneaux et Fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, sont informés que les dépôts de titres effectués pour l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre 1859 n'ayant pas atteint un chiffre représentant le dixième des actions prescrit par les statuts, une nouvelle convocation est faite pour le *lundi* 28 *novembre* 1859, à huit heures du soir, au siége de la Société, à Paris, rue de Richelieu, 99 ;

A l'effet de délibérer :

1° Sur l'augmentation du capital social, devenue nécessaire notamment pour pourvoir au remboursement des dépenses occasionnées par la construction et la mise en exploitation du chemin de fer qui relie les mines de Portes et Sénéchas au chemin de fer à la Méditerranée, et par le développement de l'usine à gaz ;

2° Sur les voies et moyens qu'il convient de prendre pour la réalisation du nouveau capital.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de dix actions doivent avoir déposé leurs titres au siége de la Société, 99, rue de Richelieu, cinq jours au moins avant celui de la réunion.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent avoir été déposés au siége de la Société cinq jours avant l'époque de la réunion.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires que l'assemblée générale prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le 31 janvier prochain, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1859;

2° Sur toutes propositions qui pourront être faites en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des 200 plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 31 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 31 décembre prochain, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 31 décembre sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Il est indispensable de joindre la dernière bande imprimée à chaque réclamation et à toute demande de réabonnement et de changement d'adresse.

Toute lettre non affranchie sera rigoureusement refusée.

Digitized by Google

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 954. — Statistique officielle des chemins de fer, 954. — Commerce extérieur de la France en 1858, 955. — Compagnie l'Union des gaz, 956. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1858, 956. — Chronique des chemins de fer, 956. — Avis aux actionnaires, 958. — Chemin de fer Victor-Emmanuel, 959. — Compagnie générale maritime, 959. — Chemin de fer Victor-Emmanuel. Rapport, 959. — Forges, 961. — Recettes, 962-963. — Annonces, 963-965-965. — Chronique de la Bourse, 966. — Tableau des valeurs industrielles, 967. — Bourse, 968.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le 23 mai 1857 nous nous expliquions ainsi dans notre bulletin financier :

« L'espèce d'atonie qui pèse sur notre marché, loin de se dissiper, semble augmenter chaque jour. Toutes les valeurs éprouvent une lourdeur de plus en plus grande, symptôme évident du découragement général qui s'est emparé des esprits.

« Nous touchons au moment où les efforts faits depuis la paix de Paris pour contenir l'esprit d'entreprise, sinon pour l'amortir tout à fait, vont porter leurs fruits. »

Puis nous passions en revue les diverses mesures qui avaient contribué à affaiblir l'activité jadis si grande de notre marché des fonds publics, qui avait détrôné sur toutes les places de l'Europe la prépondérance anglaise. Cet exposé nous valut alors un avertissement, et cependant nous ne pouvions encore prévoir que ces mesures seraient seulement le prélude de celles qui devaient successivement être prises.

En effet, depuis le 23 mai 1857, nous avons eu la loi sur les valeurs mobilières, qui établit un impôt sur le capital associé quand il est représenté par des valeurs mobilières, ce qui produit le double résultat de frapper le capital associé et d'affaiblir les valeurs mobilières en arrêtant, dans un cas, la circulation sous la forme au porteur, et dans l'autre, en empêchant la circulation par le droit de mutation.

Plus tard, nous avons eu de nouvelles mesures qui se résument ainsi :

Décret du 22 mai 1858 ;

Suppression des affaires par la coulisse le soir ;

Suppression des affaires par la coulisse le matin avant la Bourse ;

Suppression des compensations entre la coulisse et le parquet. Enfin suppression complète de la coulisse.

Le marché a reçu comme compensation une heure de Bourse de plus et la création des commis principaux.

Le nouveau rouage fonctionne ; nous nous sommes abstenus de le critiquer, parce qu'il faut que l'expérience et les habitudes exercent leur influence pour que les créations récentes produisent leur effet. Seulement on remarque que trois heures de Bourse, au lieu de deux, sont accordées aux agents de change, et que la création des commis principaux coïncide précisément avec l'absence absolue de public. Aussi ne peut-on pas raisonnablement se former une opinion sur l'effet plus ou moins salutaire de la nouvelle organisation.

Du reste, les mesures législatives ou purement réglementaires que nous avons énumérées plus haut sont des causes permanentes qui arrêtent en même temps les transactions et l'esprit d'entreprise et d'association.

Nous croyons qu'aujourd'hui l'expérience est complète, et que le courant d'opinion sous l'empire duquel ont été commises ces erreurs économiques et financières a complétement changé de direction. On peut donc espérer que le gouvernement de l'Empereur, dans sa sollicitude pour les intérêts généraux, n'hésitera pas à rendre un jour au marché des fonds publics les éléments de sa prospérité passée, en revenant sur des mesures qui ont produit des résultats que chacun peut juger aujourd'hui.

En effet, la situation politique est de plus en plus satisfaisante. Non-seulement la réunion d'un congrès n'est plus douteuse ; mais il est question d'une proposition de désarmement général, qui ferait cesser tout malentendu et tout froissement entre la France et l'Angleterre. Sous l'impression d'une pareille nouvelle, les cours de la rente auraient évidemment subi un fort mouvement de hausse, si la Bourse était aujourd'hui ce qu'elle était il y a trois ans. Eh bien, cette nouvelle si importante s'est traduite hier par une hausse de *dix centimes*. Il n'y a rien à ajouter à une pareille démonstration.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 85, ferme à 70 20.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 50 ferme à 95 90.

L'emprunt est coté 70 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	48.47 0/0
Saragosse	37.55 0/0
Lyon-Genève	26.47 0/0
Midi	22.19 0/0
Dauphiné	22.18 0/0
Ouest	21.68 0/0
Ardennes	18.67 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	13.63 0/0
Autrichiens	13.16 0/0
Orléans	11.96 0/0
Est	11.40 0/0
Ouest suisse	4.04 0/0
Nord	3 71 0/0
Victor-Emmanuel	2.43 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Union Suisse	».06 0/0
Bessèges a Alais	».70 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEUR

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	18 novembre	25 novembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 85	70 20	» 35	» »
Rente 4 1/2 0/0	95 50	95 90	» 40	» »
Banque de France	2900 »	2850 »	» »	50 »
Consolidés	96 1/8	96 4/8	» 3/8	» »
Crédit foncier	695 »	695 »	» »	» »
Crédit mobilier	777 50	777 50	» »	» »
Comptoir d'Esc	660 »	650 »	» »	10 »
Orléans	1365 »	1367 50	2 50	» »
Nord	950 »	953 75	3 75	» »
Nord nouveau	830 »	838 75	8 75	» »
Est	650 »	645 »	» »	5 »
Paris-Méditerran	886 25	887 50	1 25	» »
Midi	515 »	515 »	» »	» »
Ouest	565 »	567 50	2 50	» »
Genève	527 50	527 50	» »	» »
Dauphiné	580 »	580 »	» »	» »
Graissessac-Béziers	172 50	172 50	» »	» »
Ardennes ancien	455 »	460 »	5 »	» »
Ardennes nouveau	475 »	475 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	546 25	553 75	7 50	» »
Victor-Emmanuel	407 50	412 50	5 50	» »
Russes	471 25	470 »	» »	1 25
Romains	365 »	360 »	» »	5 »
Sud-Autrich.-Lombards	546 25	548 75	2 50	» »
Saragosse	455 »	453 75	» »	1 25

STATISTIQUE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER.

Le *Journal des Economistes* rendait récemment une justice méritée à la direction générale des chemins de fer chargée de tenir le public au courant des faits techniques et économiques les plus dignes d'intérêt dans l'industrie des chemins de fer français.

Nous avons analysé l'année dernière avec le plus grand soin, dans le *Journal des Chemins de fer*, le travail volumineux et instructif que cette direction a publié en 1858 sous ce titre : *Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins de fer*, et nous ne lui avons pas consacré moins de dix articles. Mais ce n'est pas la seule publication importante qu'on doive à la direction générale des chemins

Digitized by Google

de fer. Le bureau de la statistique, qui date de l'organisation du ministère des travaux publics en 1844, a publié, depuis 1852, d'autres travaux très-importants, parmi lesquels on doit citer particulièrement la *Statistique des ouvrages d'art sur les chemins de fer*, et l'utile *Répertoire de la législation des chemins de fer*, qui, paru pour la première fois en 1855, a été refondu en 1858. Les *Documents statistiques sur les chemins de fer* qui datent de 1856, et la *Situation générale des chemins de fer du globe* (1852 et 1855), figurent aussi parmi les utiles travaux du bureau que nous venons de nommer.

Enfin il faut ajouter aux précieux documents déjà cités, un nouveau travail qui vient d'être tout récemment livré à la publicité, et qui est intitulé : *Documents financiers concernant les Compagnies de chemins de fer français*.

Cette publication continue la partie financière des *Documents statistiques* qui s'arrêtaient au 1er janvier 1855 ; elle fait connaître les résultats d'ensemble des années 1854, 1855, 1856 et 1857, en modifiant sur quelques points les résultats précédemment connus ; enfin elle donne, pour 1857, tous les chiffres particuliers aux diverses Compagnies de chemins de fer.

Il n'est sans doute pas besoin d'insister sur l'utilité d'une pareille publication ; on sait combien les travaux statistiques du ministère des travaux publics concernant les chemins de fer sont recherchés en France et à l'étranger, et la raison en est simple. L'administration supérieure se trouve seule à même de comparer et de réunir sous une forme méthodique et homogène des renseignements que la comptabilité et les indications presque toujours insuffisantes des Compagnies ne permettent guère de ramener à l'unité des chiffres élémentaires qui forment la base de toute statistique.

En effet, les attributions du bureau de la statistique des chemins de fer consistent notamment, dit l'ordonnance royale de 1844 :

A rechercher, à réunir et à mettre en œuvre tous les documents propres à constater les mouvements généraux de la circulation dans l'étendue du royaume ;

A comparer les frais de transports par les différents modes de communication ;

A étudier l'influence des tarifs, l'ouverture de nouveaux débouchés et les faits analogues recueillis dans les divers États de l'Europe ;

Enfin à centraliser tous les renseignements sur la partie économique du système des chemins de fer.

En parcourant les *Documents financiers* récemment publiés par la direction générale on peut s'assurer que la pensée de la création a été fidèlement suivie par l'administration, et malgré la complication de l'organisation financière des Compagnies, le jour se fait peu à peu dans ce dédale de chiffres, et se résume en définitive dans quelques totaux aussi officiels que possible. Malheureusement le travail s'arrête à la fin de 1857, et depuis cette époque de nouveaux et importants changements ont eu lieu dans la situation financière des Compagnies, sans parler de la promulgation de la loi du 11 juin 1859, qui, en remaniant complétement tout le passé, est devenue leur nouveau Code.

Quoi qu'il en soit on peut tirer, au moins par induction, d'utiles enseignements de ce grand travail. On consultera sans doute fréquemment deux tableaux résumant au 31 décembre 1857 la situation financière des Compagnies, et les dépenses faites et à faire par l'État, les Compagnies, les départements et les communes pour la construction de notre réseau de chemins de fer. Ces deux tableaux renvoient et se reportent à un tableau annexe d'un immense développement, qui énumère complétement et pour chaque Compagnie les charges et les ressources lui afférant au 31 décembre 1857. Nous le répétons, ces détails offrent beaucoup moins d'intérêt aujourd'hui qu'un pacte nouveau a remanié complétement la situation et les chiffres vrais à la fin de 1857, mais il n'en ressort pas moins un enseignement au point de vue du rôle important des six grandes Compagnies, dès cette époque, rôle qui s'est encore agrandi depuis.

En résumant, par grandes catégories, les dépenses faites au 31 décembre 1857, tant par l'Etat que par les Compagnies, les départements et les communes, on trouve les résultats suivants :

A cette époque l'Etat avait fourni aux six grandes Compagnies en études, travaux remboursables et en subventions ou travaux non remboursables, la somme totale de..... fr.	730,491,157
Les six grandes Compagnies avaient dépensé en travaux et matériel, en remboursements à l'Etat pour travaux, et en intérêts et divers.....	2,857,321,152
Enfin les départements et les communes avaient fourni	29,887,177
Ensemble.....	3,617,699,486
En ajoutant à ce total les sommes payées par les Compagnies autres que les six grandes Compagnies, lesquelles n'ont rien reçu de l'Etat, ni des départements et des communes, soit fr.	42,734,294
On trouve que les dépenses faites au 31 décembre 1857 s'élevaient ensemble à fr...	3,660,433,780

Cette somme de 3,660,433,780 fr. a été fournie dans les proportions suivantes :

Par l'Etat.....	20	0/0
Par les départements et les communes.....	0	8
Par les Compagnies.....	79	2

Les dépenses à faire approximativement au 31 décembre 1857, se subdivisent comme il suit :

Par les six grandes Compagnies, subventions de l'Etat.....	210,442,706
Dépenses par les autres Compapagnies.....	1,750,789,112
Part des départements..	19,698,096
	1,980,929,914
D'où déduisant les travaux remboursables.....	8,629,811
Reste définitivement pour les dépenses afférentes aux six grandes Compagnies....	1,972,300,103
Les dépenses à faire par les autres Compagnies elles-mêmes, l'Etat et les départements n'y concourant pour aucune part, s'élèvent à.....	6,893,703
Total.....	1,979,193,806

Il est curieux de rapprocher ces chiffres d'autres chiffres officiels plus récents, ceux que nous trouvons dans l'exposé des motifs du projet de loi concernant les nouvelles conventions passées entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer, que nous avons publié dans le supplément du numéro du 16 février 1859 du *Journal des Chemins de fer*.

Ainsi, pour les dépenses faites au 31 décembre 1857, le rapport arrive à peu près exactement aux mêmes résultats que la statistique ministérielle, puisque le chiffre du ministère est de 3,660,433,780, et que le rapport au conseil d'État indique un chiffre rond de 3 milliards.

Mais il n'en est pas de même, et cela se comprend, lorsqu'il s'agit des dépenses à faire au 31 décembre 1857, et qu'on compare le chiffre approximatif donné par la statistique à celui du rapport déjà cité. En effet le premier est de 1,979,193,806 : le second est de 2,750,000,000. Cette différence en plus s'explique par le fait même des conventions dont le but principal a été d'agrandir encore le cercle d'action des Compagnies de chemins de fer, et de hâter la construction des lignes considérées jusque-là comme éventuelles. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que dans ses calculs le rapporteur ait été plus large que la statistique, qui n'avait pas d'ailleurs les éléments nouveaux qui ont présidé à l'étude et à l'établissement du nouveau Code des chemins de fer.

Nous passerons très-rapidement en revue dans un prochain article les chiffres principaux qui établissent, d'après la statistique officielle, à la même date du 31 décembre 1857, la situation financière des Compagnies.

Ces chiffres sont d'utiles jalons à poser pour l'avenir et qu'il conviendra de consulter lorsqu'on pourra se rendre un compte plus exact du nouveau régime appliqué à l'industrie des chemins de fer.

J.-G. Bordot.

Digitized by Google

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1859.

Le *Moniteur* du 25 novembre publie les tableaux des douanes et des contributions indirectes, comprenant l'état comparatif des principales marchandises importées pendant le mois d'octobre et pendant les dix premiers mois de l'année.

Les droits perçus à l'importation se sont élevés pendant ces dix premiers mois, savoir :

En 1857, à.....	157,583,432 fr.
En 1858, à.....	154,737,688
En 1859, à.....	157,680,174

Ce qui donne une augmentation de 96,742 fr. sur 1857, et de 3,842,486 fr. sur 1858.

Les droits perçus pendant le mois d'octobre donnent les chiffres suivants :

En 1857.....	14,402,894
En 1858.....	12.952,112
En 1859.....	15,429,577

Soit pour 1859 une augmentation de 1,026,683 fr. sur 1857 et de 2,477,465 fr. sur 1858.

En se reportant aux derniers tableaux publiés, on voit qu'il y a eu, par conséquent, une amélioration notable tant pour l'ensemble des dix premiers mois que sur le mois de novembre; en effet, les huit premiers mois de l'année 1859 étaient encore en diminution sur les huit premiers mois de 1857 et 1858, bien que cette diminution ne s'élevât qu'à 448,995 fr. sur 1858, et à 156,824 fr. sur 1857.

Pour le mois d'août, l'augmentation n'était que de 49,224 sur 1858; elle est, comme on l'a vu ci-dessus, de 2,477,465 fr. sur 1858, pour le mois de novembre seul. Par conséquent le *statu quo* qui s'était produit dans les produits des importations a cessé, et on a droit d'espérer que le mouvement favorable que nous signalons et qui s'est opéré progressivement et lentement se continuera.

Nous publierons, dans notre prochain numéro, les chiffres principaux de ce tableau, au point de vue des diverses espèces de marchandises et des augmentations et des diminutions par comparaison avec les années 1857 et 1858.

F. Grimaud.

COMPAGNIE L'UNION DES GAZ.

Assemblée générale extraordinaire du 19 novembre.

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de l'Union des gaz a eu lieu samedi dernier 19 novembre, à la salle Herz.

Cette réunion était appelée à résoudre des questions d'une grande importance et qui intéressaient au plus haut degré l'avenir de la Société.

Nous publierons dans notre prochain numéro le rapport qui a été présenté à cette assemblée, où l'on trouvera un exposé précis des affaires de la Compagnie et d'une combinaison financière qui doit raffermir la situation de l'entreprise et lui assurer de nouveaux éléments d'avenir. Nous nous bornons aujourd'hui à publier l'extrait du procès-verbal de cette réunion.

F. Grimaud.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 19 novembre 1859.

Etaient présents quatre-vingt-six actionnaires, représentant 10,111 actions (soit plus de la moitié du capital social).

Les résolutions suivantes ont été adoptées :

Première résolution.

Sont ratifiées les conventions intervenues les 18 et 29 octobre et 18 novembre courant entre : 1° M. Goldsmid, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la Société; 2° MM. Ch. Laffitte et C°; 3° M. Breittmayer (Eugène), agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la Banque générale suisse.

Résumé de ces conventions:

« MM. Ch. Laffitte et C° deviennent banquiers » de la Société et lui ouvrent un crédit de » 500,000 fr. remboursables après l'expiration » de cinq années.

» Le compte de la Banque générale suisse » est réglé partie en obligations de l'Union des » gaz, au prix d'émission (220 fr.), partie en » dix annuités.

» En attendant la transformation de la Société en Compagnie anonyme, les gérants » seront M. Goldsmid (Edmund) et M. Breittmayer (Eugène).

» M. Zacheroni donnera son concours aux » gérants pour l'administration de la Société, » avec le titre de directeur. »

Deuxième résolution.

Est acceptée la démission donnée par M. William Broksopp Gregory de ses fonctions de gérant.

Troisième résolution.

M. Eugène Breittmayer est nommé gérant de la Société, dont la raison sociale devient :

Goldsmid, Breittmayer et C°.

Quatrième résolution.

Les statuts sociaux sont modifiés conformément aux propositions adoptées par l'assemblée générale.

Cinquième résolution.

1° Le Conseil de surveillance sera composé, à partir de ce jour, de :

MM. Charles Laffitte;
Alphonse Pinard, directeur du Comptoir d'escompte de Paris;
Félix Genero, président du Conseil d'administration de la Caisse d'escompte de Turin;
Emile Erlanger, banquier à Paris:
Gabriel Brois;
Antonin Joannon, banquier à Lyon;
Stéphane de Rouville.

2° Des remerciments sont votés aux membres sortants du Conseil de surveillance.

Sixième résolution.

Tous pouvoirs sont donnés à M. Edmund Goldsmid pour réaliser l'ouverture du crédit de 500,000 francs, consenti par MM. Charles Laffite et C°, avec garantie hypothécaire sur les usines à gaz de Gênes.

Septième résolution.

Le notaire de la Société est requis de dresser, sous la dictée du secrétaire de l'assemblée, procès-verbal de la délibération, en ce qui concerne les 2e, 3e, 4e, 5e et 6e résolutions.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait dudit procès-verbal, à l'effet de faire toutes publications, et de remplir les formalités prescrites par l'art. 42 du Code de commerce.

Huitième résolution.

Sont approuvés les comptes de l'exercice clos au 30 juin 1859.

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER JUSQU'AU 18 NOVEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 18 novembre
Paris-Méditerranée.....	65.580 31	886 25
Nord.....	53.307 »»	950 »»
Orléans.....	38.853 83	1365 »»
Ouest.....	37.587 44	565 »»
Bességes.....	32.096 04	460 »»
Est.....	32.080 52	650 »»
Genève (3).....	26.530 97	527 50
Midi.....	22.425 73	512 50
Ardennes.....	19.254 42	460 »»
Dauphiné.....	18.724 61	572 50
Lombards-Vénitiens-Sud.	44.703 10	546 25
Autrichiens (2)..	25.181 21	546 25
	Au 11 novembre.	
Madrid à Alicante.....	20.729 60	453 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 11,980 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 18 novembre 1859 (2.02), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

(3) Dans notre dernier numéro, nous avons indiqué le chiffre de 25,613 86 comme produit kilométrique : c'est 26,016 63 qu'il faut lire.

F. Grimaud.

CHRONIQUE DES CHEMINS DE FER.

Travaux de percement du mont Cenis. — Le journal l'*Opinione*, de Turin, contient sur les travaux de percement du mont Cenis les dé-

Digitized by Google

tails suivants que nous croyons devoir reproduire à titre de renseignements :

Les constructions nécessaires pour le chantier de Bardonèche sont presque terminées. Elles sont très-vastes et d'une grande importance. En voici la nomenclature :

1° Une route de service d'environ 2 kilomètres, qui met en communication l'ouverture de la galerie avec la route carrossable de Oulx à Bardonèche. A partir du point de jonction, cette dernière voie a été réparée sur l'étendue de 12 kilomètres;

2° Travaux de rectification du cours du torrent Rochemolles, dans le but d'obtenir un espace nécessaire à l'érection de quelques édifices du chantier;

3° Un canal de dérivation d'une largeur et d'une profondeur d'un mètre et demi, sur une longueur de 3 kilomètres, destiné à fournir au chantier la force motrice nécessaire à la production de l'air comprimé. Ce canal emprunte les eaux du torrent Meleret, dont les eaux intarissables ne gèlent jamais, même lorsqu'elles sont exposées au froid du plus rigoureux hiver;

4° Une maison près l'ouverture de la galerie pour le logement des gardiens et des diverses personnes dont la présence sur le chantier est indispensable;

5° Un observatoire pour le tracé du tunnel et pour les diverses vérifications qui se présentent;

6° Un magasin pour contenir les bois, les fers, les ustensiles employés soit au percement de la galerie, soit dans les ateliers des réparations;

7° Un magazin à chaux rendu indispensable à cause de la longue durée de la saison d'hiver, qui ne permet pas la manipulation de la chaux à ciel ouvert;

8° Un hangar fermé où l'on dispose les armatures des bois destinés à étançonner;

9° Un autre hangar de même nature pour mettre à couvert des intempéries les machines de perforation et les chars de service dans la galerie;

10° Les ateliers de réparations avec leurs machines et leur outillage;

11° Un grand édifice construit pour les machines fixes destinées à produire la compression de l'air, et auquel viennent s'ajouter le réservoir de distribution et le réservoir manométrique;

12° La maison pour les ouvriers;

13° L'habitation des chefs de service et du personnel de la direction et de la surveillance des travaux;

Enfin, un petit édifice destiné à contenir la provision de poudre nécessaire à quinze jours de travail, soit une soixantaine de barils.

Toutes les constructions sont aujourd'hui achevées ou peu s'en faut. Les mêmes travaux sont faits du côté de Modane avec les différences de forme et de dispositions imposées par la diversité des localités.

Du côté de Bardonèche, on fabrique, en outre, les briques nécessaires au revêtement de la galerie, et dans les deux derniers mois on en a fabriqué deux millions, quantité suffisante pour atteindre la saison propice à de tels travaux. Cette saison dure trois mois à peine, du mois de juin au mois de septembre.

Une fois que le tracé du percement eut été fait et corrigé avec la plus grande précision on mit immédiatement la main à la perforation de la galerie, en commençant par les deux bouts et avec les moyens ordinaires, de façon que, aujourd'hui, après un travail de vingt-deux mois, on a ouvert 820 mètres en grande section, avec revêtement pour les deux tiers de cette quantité. Les difficultés ont été moindres du côté de Bardonèche, à cause de la nature schisteuse de la roche, que du côté de Modane, où la roche abonde en quartz et où le travail a été gêné par de nombreuses infiltrations.

On calcule que si l'œuvre accomplie dans les vingt-deux mois l'avait été avec les machines, elle n'aurait duré que cinq mois.

L'avancement des travaux a démontré que l'on n'aurait à redouter ni précipices, ni lacs souterrains, ni enfin une température insupportable pour l'homme.

La température s'est maintenue presque constamment à 18 degrés, aussi bien à la profondeur de 350 mètres qu'à celle de 400 ; et pourtant, dans le premier cas, la hauteur verticale de la montagne, au-dessus, dépassait 400 mètres.

La moitié environ des machines commandées est arrivée ; une bonne partie se trouve sur le chantier prête à être placée ; douze perforateurs sont prêts, ainsi que l'une des machines à compression vers Bardonèche. Deux autres sont à la veille d'être également montées.

Sur la question de savoir si ces machines seraient plus tôt ou plus tard appliquées à l'œuvre du percement, la direction des travaux a répondu au gouvernement sarde qu'au mois de janvier prochain on pourrait mettre en action celles de Bardonèche, et deux mois après celles du chantier de Modane.

A s'en rapporter aux expériences faites et aux prévisions que laisse entrevoir l'exécution des travaux, cette gigantesque entreprise du percement du mont Cenis devait être accomplie dans un laps de temps de six années.

Pendant le cours des négociations on pourra faire d'importantes expériences et découvertes, et on y a déjà pourvu en ordonnant des observations régulières dont l'utilité pour les sciences physiques ne saurait être contestée.

— Nous avons signalé l'association nouvelle formée sous le nom de *Union des chemins de fer rhénans*, pour l'établissement d'un service régulier, sans aucune interruption, de trains parcourant toute la rive gauche du Rhin ; les bénéfices que les transports obtiendront de cette exploitation continue seront accrus par la suppression des trains fixes, et l'adoption d'un tarif uniforme pour les diverses compagnies.

Une association du même genre, formée sous le nom d'*Union des chemins du Nord de l'Allemagne*, a, dans une récente réunion tenue à Berlin, pris une décision appelée à favoriser également les exploitations houillères de la Ruhr et de la Westphalie.

— La nouvelle voie ferrée qui doit relier Carthagène à Alicante a été tracée par les ingénieurs. Il y aura des stations à Murcie, Orihuela, Callosa, Catral et Elche.

— Un journal espagnol annonce que si l'inauguration du chemin de fer de Valence à Almansa ne peut pas avoir lieu le 19 de ce mois, en raison de l'état des travaux de la section de Mogente à Almansa, cette solennité ne sera pas reculée au delà du 15 décembre, de sorte que la ligne de Madrid à Valence sera ouverte au public dans toute son étendue avant la fin de l'année.

D'après une autre version, une locomotive partie de Valence à dix heures du matin le 10 de ce mois est arrivée à Almansa, à trois heures de l'après-midi ; c'est la première qui ait parcouru ce trajet. La nouvelle en a été transmise par le télégraphe au directeur gérant de la Société par son frère, directeur des travaux.

L'ouverture de la ligne pourrait donc avoir lieu le 19, mais l'inauguration officielle sera reculée jusqu'après les couches de la reine.

— Un décret de la reine d'Espagne promulgue la loi qui accorde à D. Magin de Grau la concession d'un chemin de fer de Tarragone à Barcelone.

— Le chemin de fer de Pampelune à Tafalla sera mis en exploitation pour le mois de février prochain. Le 7 novembre on y a fait l'essai d'une magnifique locomotive, qui a parcouru un trajet d'un kilomètre.

— L'ingénieur en chef de la section du chemin de fer du nord de l'Espagne, comprise entre Torquemada et Irun, vient d'arriver à Valladolid pour s'entendre avec les ingénieurs de la première section, dans le but de mettre le plus promptement possible en exploitation la partie comprise entre Torquemada et Quinapalla.

— En raison de l'accroissement que prennent aujourd'hui les capitales, les chemins de fer métropolitains deviennent nécessaires. Le parlement anglais a donné l'autorisation d'établir un nouveau railway qui doit traverser la partie nord de Londres pour relier le Great-Northern à la banque d'Angleterre. Ce chemin passera près de Gray's-in-road à la station de Gray's-Inn, et, de là, par un viaduc construit sur la vallée d'Holborn, joindra Smithfield, pasera près Barbican et aura une station à marchandises à Fore-street ; puis, à travers London-wall, par une large route derrière Token-house-yard, aboutira tout près de la banque d'Angleterre. La voie sera en relief dans toute sa longueur et traversera les quartiers pauvres qui en retireront de grands avantages.

— La question si débattue, si controversée de la ligne à suivre pour le nouveau chemin de fer de Bourges à Montluçon, après bien des tiraillements en sens contraires, vient enfin d'être résolue par le conseil général des ponts et chaussées, dans sa séance du 17 de ce mois.

Le conseil a approuvé le projet partant du lieu dit le Pont-Vert, à six kilomètres en avant de Bourges, où il s'embranche sur la ligne du Centre, se dirigeant de là sur Saint-Florent, où il descend dans la vallée du Cher, pour aller ensuite franchir cette rivière à Lunery. A partir de ce point jusqu'à Montluçon, le tracé suit la rive gauche du Cher, qui donne satisfaction aux intérêts de toute nature de ce pays.

Les travaux et les approvisionnements sont poussés avec une grande activité ; on s'occupe déjà des estimations des terrains, et on peut maintenant avec certitude s'attendre à l'ouverture de cette nouvelle voie d'ici deux ans, du train où vont marcher les choses. Cette création sera pour cette contrée un grand élément nouveau de prospérité.

— Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest vient, sur la proposition de M. le directeur, de nommer deux inspecteurs et six sous-inspecteurs de comptabilité.

Parmi ces nominations, nous remarquons celles de M. Guerard, comme inspecteur, et de M. Goujon, comme sous-inspecteur, qui, tous deux, ont fait partie, il y a quelques années, du personnel de la gare de Saint-Sever.

Digitized by Google

M. Larchet, sous-inspecteur de la section de Paris au Havre, aura sa résidence à Rouen.

Ces divers emplois sont répartis ainsi : MM. Guerard, inspecteur, résidence, Rouen ; Péron, id.; Goujon, sous-inspecteur, Paris ; Larché, id., Chartres ; Larcher, id., Rouen ; Cigoudet, id., Evreux ; de Cabral, id., Caen ; Peuvret, id., le Mans.

Ces fonctionnaires sont placés sous les ordres de M. Thomassin, chef du contrôle et de la statistique.

F. GAIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

28 novembre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas.** — Deuxième convocation d'une assemblée générale extraordinaire, au siége social, rue Richelieu, 99. Délibérations valables quel que soit le nombre d'actions déposées et d'actionnaires représentés. (Voir l'avis publié en tête du journal.)

29 novembre. — **Compagnie linière de Pont-Remy.** — Assemblée générale annuelle à 3 heures, rue Montmartre, 174.

30 novembre. — **Société générale de crédit mobilier espagnol.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, à Madrid, au siége social, rue Fuencarral, 2, à 1 heure de relevée, pour statuer sur la répartition d'un dividende à prélever sur les bénéfices de 1858. L'assemblée se compose des 150 plus forts actionnaires qui auront déposé leurs titres au siége social à Madrid, et à Paris, place Vendôme, 15, avant le 31 octobre.

6 décembre. — **Sucrerie, raffinerie, distillerie de Bourdon.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. (Voir aux annonces.)

27 décembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions au moins avant le 20 décembre au siége social, rue Taitbout, 45.

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

30 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et C^e^). — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1858-1859, soit 17 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces de ce jour).

(1) Voir, pour plus amples renseignements, nos précédents numéros.

1^er^ décembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur obligations 5 et 3 0/0. (Voir le détail aux annonces de ce jour.)

1^er^ décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts sur obligations, coupon n° 2. (Voir aux annonces du 19 novembre.)

1^er^ décembre. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 20 fr. par action ancienne. A Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration.

APPELS DE FONDS

Depuis le 5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Appel de 50 fr. par action en cours d'exécution depuis le 5 février 1859. Les fonds sont reçus à Paris, chez MM. Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58 ; à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1 ; à Gand, à la Banque de Flandres.

Du 15 au 30 novembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction de 6 fr. 25, montant des intérêts à échoir le 1^er^ janvier 1860. (Voir l'avis publié à ce sujet aux annonces de ce jour.)

Depuis le 15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction de l'intérêt semestriel soit 8 fr. — (Voir les détails aux annonces du 29 octobre).

Du 15 au 30 novembre. — **Compagnie des mines de houille et des schistes bitumi-**

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE sur 1858 en moins.
								o/o	o/o
EST (1)	Du 12 au 18 novembre.	1651	1,167,281 77	707 01	1611	1,022,428 74	634 65	11.40	» »
ORLÉANS (1)	12 — 18 —	1475	1,365,324 16	925 64	1475	1,219,492 99	826 77	11.96	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	12 — 18 —	1406	2,611,883 79	1,452 27	1303	1,741,280 27	1,277 53	13.68	»
OUEST (1)	12 — 18 —	1195	986,422 20	825 46	1145	776,720 50	678 36	21.68	»
NORD (1)	12 — 18 —	964	1,239,405 89	1,285 » »	919	1,138,812 75	1,239 » »	3.71	»
MIDI (1)	12 — 18 —	793	431,605 94	541 20	793	353,203 30	445 40	22.19	»
LYON A GENEVE	12 — 18 —	231	118,801 81	514 29	229	93,122 65	406 64	26.47	»
ARDENNES (1)	12 — 18 —	164	67,652 16	412 51	140	48,664 62	347 60	18.67	»
DAUPHINÉ	12 — 18 —	134	49,442 80	369 07	134	40,575 87	302 80	22.18	»
BESSÉGES A ALAIS (1)	12 — 18 —	33	22,798 45	690 86	33	22,961 80	695 80	»	» .70
AUTRICHIENS (2)	12 — 18 —	1323	872,278 42	664 30	1323	777,000 » »	587 » »	13.16	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	12 — 18 —	1185	1,086,446 50	916 83	1093	674,913 44	617 48	48.47	» .» »
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne Lombard-Vénitienne	12 — 18 —	482	267,520 48	555 02	455	183,591 64	403 50	37 55	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	5 — 11 —	57	14,297 99	250 64	»	»	»	»	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	5 — 11 —	275	52,866 60	192 24	196	37,704 40	192 36	» .» »	» .06
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	13 — 19 —	214	99,539 75	465 13	214	97,191 90	454 16	2.43	»
VICTOR-EMMANUEL	29 octob. à —	97	29,866 10	307 » »	80	23,587 02	294 » »	4.04	»
OUEST SUISSE	12 au 18 novembre.								

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre tableau, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant sur le change authentique (2.02) pour la semaine du 12 au 18 novembre 1859, et sur le change de 2.34 pour la semaine correspondante 1858, qui donne un produit brut de 715,491 06, d'après le bulletin de la Compᵉ. F. GAIMAUD

Digitized by Google

neux de la Condemine (Allier). — Appel de 50 fr. par action. (Voir l'avis publié aux annonces du 5 novembre.)

Du 1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du semestre d'intérêt, soit 8 fr. par action. (Voir aux annonces du 12 novembre.)

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er décembre. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort de 1,212 obligations de divers emprunts, dont on trouvera les détails aux annonces de ce jour.

1er décembre 1859, 1er janvier et 1er mars 1860. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 16 novembre 1859, et dont les numéros afférents à chaque emprunt se trouvent indiqués dans notre numéro du 19 novembre, page 948, renfermant l'avis officiel de ce tirage.

15 décembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Tirage au sort de 31 obligations (emprunt du 1er novembre 1858), au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68, à 2 heures de relevée. (Voir l'avis publié à nos annonces du 12 novembre.)

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

F. G.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Conformément aux derniers statuts de la Compagnie, annexés à la loi du 15 août 1857, et afin de faire coïncider les exercices semestriels de la Compagnie avec ceux des compagnies françaises, le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires qu'à l'assemblée générale du 27 octobre dernier il a été donné communication des dispositions suivantes :

Le commencement de l'année sociale ayant été reporté du 29 mai au 1er juillet, le paiement du coupon semestriel d'intérêt, qui avait précédemment lieu le 29 novembre, est reporté au 1er janvier prochain. Il comprendra, pour cette fois, les intérêts du 30 mai dernier à fin décembre 1859.

Par ordre du Conseil d'administration :

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

COMPAGNIE GÉNÉRALE MARITIME.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale maritime qui désireraient participer à l'emprunt de 24,000 obligations émis par la Compagnie, sont prévenus que la Société générale de Crédit mobilier fera, à tous les actionnaires qui lui en adresseront la demande, l'avance de 125 fr. sur dépôt d'une action convertie en obligation. Cette avance sera faite jusqu'au 1er juillet 1860, sans commission, et au taux de 5 0/0 l'an.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

RAPPORT

présenté par le Conseil d'administration de la Compagnie à l'assemblée générale des actionnaires tenue à Chambéry, le 27 octobre 1859.

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES LAFFITTE.

Messieurs,

Nous avions, aux termes de nos statuts, convoqué l'assemblée générale à Chambéry pour le 29 septembre.

Le nombre des actionnaires inscrits ni celui des actions déposées n'ayant été suffisants, nous avons procédé à une nouvelle convocation, dans les délais voulus, et votre réunion est aujourd'hui légalement constituée.

Il va vous être donné lecture du compte de l'établissement et du compte de l'exploitation pour l'exercice 1858-59. (*Lecture des comptes.*)

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous en informer l'année dernière, la section de Culoz à Aix a été livrée au public le 2 septembre 1858, en même temps que le pont de Culoz.

C'est à partir de ce moment qu'une communication directe a été ouverte entre notre réseau et celui de la France.

Depuis l'ouverture de cette section, les travaux accessoires en ont été achevés et les stations terminées.

Il en a été de même de tout ce qui était encore incomplet entre Aix et Saint-Jean-de-Maurienne, et notamment des ateliers de Chambéry.

La réception de cet ensemble vient d'avoir définitivement lieu, à très-peu de chose près, par les ingénieurs de la Compagnie, et nous avons complété le matériel roulant de la division par l'envoi d'un certain nombre de voitures et de wagons.

De Saint-Jean à Saint-Michel les acquisitions et expropriations des terrains ont été poursuivies et presque terminées. Nous avons mis la dernière main à tout ce qui pouvait être compromis par les crues et les inondations, et à tout ce qui pouvait, d'ailleurs, avoir un caractère d'urgence, c'est-à-dire aux tassonneries de trois ponts sur l'Arc, d'un pont sur l'Arvan, et au déplacement du cours de l'Arc au Pas-du-Roc.

Nous avons enfin avancé les chemins couverts de Saint-Julien, de Villargondran et de Saint-Martin, au-dessus desquels passeront les trois torrents du même nom, dont on espère éviter ainsi les ravages.

Tous ces travaux forment la partie la plus importante du tronçon de Saint-Michel, et n'en laissent plus guère à exécuter que les terrassements.

Sous la pression des événements politiques et de la guerre qui avait éclaté en Italie, nous avons reconnu la nécessité de cesser nos autres travaux dans la division du Rhône, conformément aux prévisions de l'article 32 du cahier des charges.

La route royale de Saint-Jean à Suse, dont l'entretien appartient à la Compagnie, a reçu d'utiles améliorations.

Le percement du mont Cenis, loin d'être abandonné comme on l'a dit par le gouvernement, est poursuivi avec énergie.

Vous vous rappelez, Messieurs, que la Compagnie ne doit intervenir dans ce travail que pour une subvention fixe, déterminée à l'avance, et dont les versements ne doivent commencer qu'après le percement des deux premiers kilomètres à chacune des extrémités du tunnel.

Nous ne croyons pas sans intérêt de communiquer à l'assemblée la réponse de l'ingénieur en chef de la Compagnie aux questions du Conseil sur l'avancement des travaux à la date du 24 septembre dernier.

Extrait de la lettre de M. l'ingénieur en chef Ranco.

« La longueur de la percée des deux côtés est de 802 mètres, savoir :

« Côté de Bardonèche. . . 456 mètres.
« Côté de Modane. . . . . 346 » —

« L'excavation a été faite entièrement par les moyens ordinaires. La percée exécutée jusqu'à ce jour n'a exigé de revêtement en maçonnerie que sur les trois quarts à peu près de la longueur totale.

La pose des machines n'est encore complétement achevée ni d'un côté ni de l'autre. Cependant, du côté de Bardonèche, le bâtiment pour la compression de l'air est terminé; deux machines à comprimer sont montées; on monte les autres en ce moment, et vers la fin de novembre prochain les perforateurs ou machines à faire les trous de mine dans le tunnel seront sans aucun doute en œuvre.

» Du même côté, le canal pour la conduite de l'eau qui doit servir à la compression de l'air est ouvert; les réservoirs sont terminés et l'eau y stationne déjà. Les ateliers pour la réparation des outils, des machines et des wagons sont en pleine activité; tous les bâtiments et hangars pour les magasins de toute espèce et pour le logement des employés et des ouvriers sont également finis.

» Du côté de Modane, le grand bâtiment pour les ateliers de réparation des machines et des engins est terminé depuis longtemps. Le canal de dérivation de l'eau de l'Arc est complétement ouvert; les machines hydrauliques pour soulever l'eau sont arrivées sur les lieux, et on va les monter la semaine prochaine.

» Les bâtiments pour la compression de l'air sont déjà bien avancés, et ils seront complétement achevés vers le milieu d'octobre; c'est à cette époque que l'on commencera à y placer les machines à comprimer l'air, lesquelles ne pourront agir que vers le mois de janvier prochain. Les perforateurs pourront ainsi être mis en œuvre dans le tunnel vers le mois de février.

» Les travaux des deux côtés du tunnel marchent avec la plus grande activité possible. La dépense qu'on a supportée jusqu'à présent s'élève à peu près à la somme de quatre millions et demi. »

Nous devons ajouter que les ingénieurs de l'Etat, spécialement chargés de la direction de ces travaux, nous ont récemment et de nouveau donné les assurances les plus satisfaisantes sur la marche et l'avenir de l'entreprise.

Des expériences faites à l'usine même de Seraing ont, nous ont-ils dit, confirmé leurs prévisions.

Dans la division du Tessin, depuis la clôture du dernier exercice, nous avons liquidé beaucoup d'acquisitions de terrains pour la ligne de raccordement de notre gare avec celle de l'Etat. Les emménagements de la gare du Tessin et le prolongement du tronçon de San-Martino jusqu'au Tessin ont été complétés.

Les signaux fixes ont été établis sur la ligne.

Des travaux importants ont été exécutés à la Stura, à la Doire-Baltée, et dans nos gares principales, à Turin, Suse, Verceil, etc.

Nous avons enfin pourvu, depuis la fin de l'exercice, à la réparation de tous les dommages causés par l'armée autrichienne sur nos lignes.

Un matériel roulant très-considérable en voitures et wagons a été successivement ajouté depuis le 1er juin 1858 à celui qui nous avait été laissé par la Compagnie de Novare.

Nous verrons plus loin qu'il est de nouveau devenu insuffisant par suite du développement de nos lignes et de l'accroissement du trafic. Cette augmentation progressive du matériel roulant est un fait qui s'est produit en France sur toutes les lignes.

Si, de la récapitulation des travaux, nous passons à l'examen général des comptes, et si, pour mieux apprécier la situation, nous empruntons quelques observations à l'exercice courant, notre attention se portera sur quelques faits principaux :

Nous reconnaîtrons d'abord que notre dette flottante vis-à-vis des Comptoirs d'escompte de Paris et de Turin, contractée, comme vous le savez, sous l'empire d'une crise sans exemple en Europe, a été ramenée, pendant le dernier exercice, de 27 millions à 9 millions; elle a subi depuis une nouvelle diminution, et n'est plus aujourd'hui que de 6 millions.

Nous avions hâte d'alléger le fardeau que la rigueur des circonstances nous avait imposé, et dès que nous avons cru pouvoir faire de nouveaux appels de fonds, sans que leur réalisation eût lieu dans des conditions

Digitized by Google

trop onéreuses pour les actionnaires, nous y avons eu recours.

C'est dans cet esprit que nous avons appelé le dernier versement de 50 francs, qu'en 1857 nous avions espéré pouvoir rendre inutile par une émission d'obligations.

Nous avons dû, Messieurs, modifier nos vues suivant des événements qu'il n'était pas raisonnable de prévoir alors, et atténuer autant qu'il dépendait de nous les différences d'intérêts que nous faisaient supporter ces engagements.

Vous vous rappelez, Messieurs, les faits qui se sont succédé à la suite de l'annexion de la ligne de Novare, approuvée à l'unanimité par l'assemblée extraordinaire du 24 mars 1857.

D'abord l'assemblée générale de cette Compagnie approuverait-elle le traité passé entre les deux Conseils? Enfin, après cette approbation vivement disputée, les pouvoirs législatifs sanctionneraient-ils le traité? Et l'on se rappelle l'énergique opposition que la fusion des deux lignes a rencontrée dans l'assemblée et dans le parlement.

Pendant ces formalités préparatoires, il était impossible d'émettre un capital-actions qui n'était pas encore légalement créé.

Après le vote des actionnaires de Novare et celui de la loi de fusion, il était également impossible de pourvoir, par un appel forcé, non plus que par une énorme émission de titres, au paiement immédiat que les anciens actionnaires de Novare avaient le droit de réclamer.

La crise inattendue qui s'était prononcée et développée avec violence pendant les préliminaires indispensables dont nous venons de parler, aurait imposé aux actionnaires du chemin Victor-Emmanuel des sacrifices accablants, si nous avions appelé les 250 fr. nécessaires par action, et les titres nouveaux auraient été vainement proposés sur la place au milieu d'une panique sans exemple.

L'émission de cette seconde série de nos titres, sur la place de Paris, qui, seule, eût pu offrir les ressources voulues, aurait d'ailleurs été impossible dans les délais dont nous pouvions disposer, car le parquet des agents de change n'était pas encore autorisé par le ministre des finances français à en opérer la négociation. La crise que vous connaissez tous avait suspendu cette autorisation, qui n'a été accordée en effet que longtemps après.

Sous l'empire de nécessités si imprévues, et lorsque les sociétés et même les gouvernements les plus accrédités faisaient en vain appel au crédit public, nous avons dû nous soumettre à l'obligation de négocier des emprunts qui nous frappaient temporairement de charges regrettables.

Vous n'avez pas oublié, Messieurs, que la Banque d'Angleterre et la Banque de France avaient élevé alors leurs escomptes à des taux encore inconnus.

Il fallait bien subir la loi du moment pour remplir des engagements rigoureux et sauver notre existence même.

Nous avons eu soin d'informer le gouvernement sarde des conditions qui nous étaient imposées par les événements.

Dans nos différentes assemblées, nous nous sommes fait une loi de vous exposer l'ensemble de nos résolutions.

Enfin, et dès que cela nous a été possible, sans exagérer le chiffre et sans brusquer le versement des appels, nous avons diminué les charges de notre position, et vous venez de voir par cet exposé succinct les motifs qui nous ont guidés jusqu'à ce jour.

Les actionnaires qui demandaient avec instance, il y a deux ans, que les appels fussent ajournés, y répondent avec un empressement qui a justifié les appréciations du Conseil.

Nous saisissons, Messieurs, cette occasion où nous traitons avec vous des questions de finances générales de la Compagnie, pour vous faire part d'une modification d'importance secondaire, introduite dans la division actuelle de nos exercices.

En vertu de la loi de 1853, ils commençaient le 1er juin pour finir le 31 mai.

La loi de 1857, en modifiant la constitution de la Compagnie, fait partir l'année sociale du 1er juillet.

Nos répartitions semestrielles d'intérêts, en adoptant ce point de départ, se trouveront d'accord avec celle de l'année et avec celles de la plupart des Compagnies.

Le prochain paiement à faire aux actionnaires aura donc lieu le 1er janvier prochain.

Il est entendu qu'il leur sera tenu compte alors des intérêts courus du 30 mai à fin décembre 1859.

Si, des considérations auxquelles nous nous sommes livrés, nous passons à l'examen des recettes du dernier exercice, celui de 1858-1859, nous reconnaîtrons que dans nos deux divisions réunies, elles ont été presque doubles de celles de l'exercice précédent, celui de 1857-1858, qui comprenait sept mois et demi de l'exploitation du Tessin.

Nous verrons aussi que l'excédant des recettes sur les dépenses spéciales de l'exploitation du Rhône et du Tessin a plus que doublé.

Quoique ces résultats soient encore loin de ce que nous pouvons désirer, un semblable mouvement d'amélioration paraît significatif, et nous ne voyons pas de raison de craindre qu'il ne se prolonge pas sur l'exercice courant. Nous reviendrons plus tard sur ce sujet.

En poussant plus loin l'analyse des chiffres, on trouve que l'unité de traction, d'une année sociale à l'autre, s'est abaissée d'un cinquième dans le Rhône, où notre installation vient pour ainsi dire de se compléter, promettant pour l'exercice courant une réduction nouvelle.

On reconnaît enfin que, dans la même division, l'ouverture du pont de Culoz, qui a eu lieu le 2 septembre, a élevé la recette kilométrique des neuf derniers mois de cet exercice dans la proportion de 100 à 140, comparativement à celle des trois premiers mois.

Dans la division du Tessin, les améliorations introduites dans le service ont permis de réduire d'un quart environ le personnel des stations.

Des réformes semblables ont été commencées avec succès dans l'entretien de la voie et dans l'administration.

Elles formeront une partie des économies du prochain budget, car nous faisons tous nos efforts pour concilier la réduction des dépenses avec l'augmentation des recettes.

Si nous ne nous trompons, le budget 1859-60 devra s'améliorer sensiblement par l'ensemble des mesures que nous avons indiquées.

Cet exercice se présente, comme nous l'avons dit, plus favorablement que le dernier.

On peut voir, par les relevés hebdomadaires, que du 28 mai au 7 octobre nos recettes approximatives ont été de 3,300,000 fr., et qu'en 1858, pour la même période, elles n'avaient été que d'environ 1,740,000 fr., c'est-à-dire que le commencement de l'exercice courant a donné des recettes presque doubles des recettes correspondantes de l'exercice précédent.

Nous sommes loin de présenter à l'assemblée comme un progrès normal cette augmentation où les transports militaires ont une grande part.

Mais il n'échappera à personne que tout en améliorant notre situation nous gagnons un temps précieux, et que nous traversons ainsi plus aisément une de ces premières années, toujours si difficiles pour les entreprises des chemins de fer.

On ne doit pas oublier non plus que si de pareils mouvements de troupes fournissent par eux-mêmes des rentrées importantes, ils nuisent profondément au trafic régulier, ou le suppriment même entièrement, surtout sur les chemins à une seule voie.

Ils fatiguent enfin le matériel et la voie dans des proportions dont le service ordinaire n'offre pas d'exemple.

Nous pouvons, Messieurs, vous donner une idée de l'encombrement et des difficultés d'exploitation que peuvent produire les grands transports militaires, en vous soumettant le relevé du passage qui a eu lieu sur le mont Cenis pendant la dernière campagne.

Il nous a été fourni par l'ingénieur en chef de la Compagnie :

État réunissant les deux mouvements d'aller et de retour.

Infanterie. — Hommes,	194,180
Cavalerie. — 72 escadrons,	10,800
Mulets pour l'ambulance,	1,460
Batteries d'artillerie,	49
Chariots de parc,	2,364
Chariots d'équipage,	604
Gros canons de siége et mortiers,	200
Voitures à deux colliers et plus pour transport de vivres et d'effets militaires,	18,150
Chevaux traînant les pièces d'artillerie et les chariots des équipages,	28,415

En résumé :

Hommes d'infanterie,	194,180
Chevaux de cavalerie et mulets non attelés	12,250
Chevaux attelés aux pièces, chariots de parc et transports divers,	63,915
Chariots de toute espèce	24,418

Indépendamment et sans tenir compte de tous les détachements de cavalerie, artillerie, état-major général, gendarmerie, génie, etc., qui ont parcouru la route isolément, ainsi que des contingents de la Savoie qui ont été appelés sous les armes.

Sans doute, il eût été impossible que tout ce personnel et tout ce matériel suivissent nos lignes d'un bout à l'autre ; mais la plupart de ces corps, de ces équipages et de ces approvisionnements ont emprunté votre réseau, au moins en partie, soit à l'aller, soit au retour.

Nous sommes donc loin de contester les avantages immédiats ou définitifs que devaient nous assurer la dernière guerre.

Nous pouvons les résumer en peu de mots :

1° Recettes afférentes aux transports ;

2° Raccordement du chemin Victor-Emmanuel et du chemin Lombard, avec station commune à Magenta ;

3° Traité de parcours réciproque entre ce chemin et le vôtre ;

4° Raccordement à Milan des deux chemins de Magenta d'un côté et de Venise de l'autre ;

5° Annexion d'une partie de la haute Italie au Piémont.

I.

Sur le paragraphe premier, nous vous avons fourni des explications nécessaires.

II.

Le second paragraphe, relatif au raccordement de notre chemin avec les chemins Lombards à la station de Magenta, vous fait suffisamment reconnaître que nous sommes aujourd'hui en communication directe avec Milan.

III.

Par le traité de parcours réciproque entre la Compagnie Victor-Emmanuel et la Compagnie Lombarde, les voyageurs et le trafic épargnent des délais et des frais dont l'importance n'a pas échappé à votre attention.

IV.

Vous aurez également reconnu que le raccordement des deux chemins de Magenta et de Venise, dans la ville même de Milan, est une nouvelle facilité donnée au commerce et à la circulation.

V.

Enfin, l'annexion au Piémont d'une partie de la haute Italie fait disparaître ces lignes de douanes et ces difficultés politiques dont les relations de la France, ainsi que celles des États sardes, avec les pays annexés, avaient tant à souffrir. Plusieurs millions d'habitants, rattachés au royaume de Sardaigne, donneront sans doute aux produits français, dont l'entrée est maintenant admise aux conditions les plus libérales et sur une seule visite douanière (celle de Culoz), une préférence qui, jusqu'à ce jour, appartenait inévitablement aux produits autrichiens.

C'est une économie de temps et de frais assurée aux

Digitized by Google

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Compte de l'Exploitation du 1er juin 1858 au 31 mai 1859.

RECETTES.

Recettes du trafic			3.709.341 17
Part afférente à la Cie dans l'exploitation de la ligne de Biella	230.416 05		
— de Casale	263.016 06		
— de Suse	462.731 93		
— d'Ivrée	88.243 75		
— du mont Cenis	17.086 38	1.061.494 99	
Recettes en dehors du trafic			
Intérêts des fonds disponibles	5.480 41		
Recettes diverses	1.979 05		
Intérêts et dividendes sur actions de Suse	182.359 65	189.819 11	
			5.020.655 27

DÉPENSES.

Charges de l'exploitation.			
Intérêts et remboursement des obligations		273.946 70	
Impôts fonciers		5.511 95	
Patentes, poids et mesures		38.538 48	317.997 13
Personnel.			
Services généraux et inspection		174.033 19	
Service des trains		80.177 45	
Service des gares		465.562 37	719.773 01
Entretien et surveillance de la voie			518.363 29
Locomotion			1.339.910 82
Dépenses générales.			
Matériel fixe		8.794 74	
Petit matériel et mobilier		38.068 00	
Eclairage		57.695 90	
Chauffage		41.785 86	
Habillement		61.904 47	
Frais de bureau et billets de voyageurs		60.603 24	
Frais divers		59.020 80	
Indemnités et frais judiciaires		17.452 18	
Publicité		7.215 20	
Assurances		33.983 45	
Entretien du bâtiment des orphelines		265 76	392.965 28
Dépenses d'ordre.			
Subventions		124.428 50	
Détaxes		8.427 39	
Omnibus, factage et camionnage		57.237 73	
Caisse de secours		3.187 31	193.280 93
Total			3.512.290 46
Excédant des recettes sur les dépenses			1.508.365 81
			5.020.655 27

produits français; c'est une augmentation de trafic pour nos chemins qui transportent ces produits.

Vous verrez là peut-être, Messieurs, des éléments de recettes faits pour compenser à un certain degré la cessation des transports militaires.

Si la guerre n'a pas été sans avantages pour nous, peut-être nous est-il permis de dire que, de son côté, le chemin Victor-Emmanuel a rendu quelques services à l'indépendance italienne.

Nous avons été heureux de recueillir d'augustes encouragements à Magenta et à Milan, lorsque nous nous rendions en Lombardie avec l'armée, afin de pourvoir, dans la limite de nos attributions, aux nouvelles nécessités de la campagne, et de hâter nos communications avec le réseau Lombard.

Vous considérerez peut-être cette approbation, venue de si haut, dans des moments difficiles, comme la meilleure preuve de nos efforts et le gage le plus assuré de la protection due à vos intérêts.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à votre approbation la résolution suivante :

Résolution.

« L'assemblée générale annuelle des actionnaires du » chemin de fer Victor-Emmanuel, réunie à Chambéry » le 27 octobre 1859, conformément aux statuts, ap- » prouve le compte-exploitation et le compte-établis- » sement présentés par le Conseil d'administration » dans la séance de ce jour. »

(Cette résolution est adoptée à l'unanimité.)

FORGES.

Saint Dizier, 20 novembre :

Voici les cours :

Fontes.		
Fonte-affinage, en gare de Saint-Dizier,		130
Fonte pour 2e fusion n° 1,		150
— — n° 2,		140
Fers laminés.		
Fers, 1re classe, selon les usines, écart de 20 fr. entre les trois classes suivantes.	270	280
Cercles et feuillards, 1re classe, écart de 30 fr. entre les trois autres classes.	350	360
Fers spéciaux, 1re classe, écart de 20 fr. entre les cinq autres classes.	280	290
Fers martelés.		
Fers martelés, demi-roches à la houille, barres marchandes, rendus dans les gares de la Haute-Marne,	300	»
Branches de courbes,	310	»
Essieux de 3 à 10 kil.,	370	»
— de 11 à 15 kil.,	350	»
— de 16 à 99 kil.,	320	»
— de 100 à 150 kil.,	350	»
Carrés de 90 à 108 mil.	350	»
Fers de petite forge,	320	»
Machine.		
Machine n° 21 et au-dessus, en gare de la Villette,	280	290
— n° 20,	290	300
Fil de fer.		
Fil puddlé n° 20, Et 20 fr. par trou (franco Paris).	290	300

Marchés étrangers.

FERS ET CHARBONS EN BELGIQUE.

Charleroi, 13 novembre :

MÉTALLURGIE. — Les prix ne varient que pour indiquer une tendance à la baisse. Fonte affinage, fr. 8 25 et 8 50 ; fonte moulage, 9 25, 9 75, 10 25 et 11 25, suivant numéros ; laminés, 16 50, 18 50, 20 50.

(*L'Ancre de Saint-Dizier.*)

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1651 kilomètres.
1858. — 1611 —

11e année. — 46e semaine.

Du 12 au 18 novembre 1859.

144.528 Voyageurs	363 603 57
Bagages, Marchandises, etc	803.678 20
Total	1.167.281 77
Recettes antérieures	51.012.374 64
Total	52.179.656 41
46e semaine de 1859	1.167.281 77
Semaine correspondante de 1858	1.022.428 74
Différence	144.853 03
Recettes depuis le 1er janvier 1859	52.179.656 41
— — 1858	47.626.000 55
Différence	4.553.655 86

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.411 kil.

Du 12 au 18 novembre 1859.

97.227 Voyageurs	415.453 54
Bagages, Marchandises, etc	949.870 62
Total	1.365.324 16
Semaine correspondante de 1858	1.219.492 99
Différence	145.831 17
Recettes depuis le 1er janvier 1859	57.295.514 54
— — 1858	51.055.063 59
Différence	6.240.450 95

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ETABLISSEMENT

Octobre 1859.

Voir le numéro du 12 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1106 kilomètres.
1858. — 1081 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

Voyageurs	640.086 15
Bagages et Marchandises	1.401.797 64
Total	2.041.883 79
Semaine correspondante de 1858	1.741.280 27
Différence	300.603 52
Recettes depuis le 1er janvier 1859	89.597.449 17
— — 1858	70.640.840 80
Différence	18.956.608 37

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. { Roanne à Lyon / Nevers à Brioude } BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 408 kilomètres
1858. — 454 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

Voyageurs	126.772 65
Bagages et Marchandises	264.581 15
Total	391.253 80
Semaine correspondante de 1858	298.878 12
Différence	92.375 68
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.879.872 55
— — 1858	12.043.453 32
Différence	1.836.419 23

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1858. — 1143 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

211.151 Voyageurs	350.050 76
Marchandises, etc. — Grande vitesse	74.516 03
— — Petite vitesse	560.846 51
Total	986.422 20
Semaine correspondante en 1858	776.720 50
Différence	209.701 80
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	45.516.048 59
— — 1858	38.453.513 56
Différence	6.063.435 03

NORD.

1859. Longueur exploitée : 964 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

118.262 Voyageurs	311.684 35
Bagages, Marchandises, etc	927.721 54
Total	1.239.405 89
Semaine correspondante de 1858	1.138.812 75
Différence	100.953 14
Recettes depuis le 1er janvier 1859	50.443.188 29
— — 1858	48.225.603 53
Différence	2.217.584 76

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 240 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 12 au 18 novembre 1859

CHEMIN DE FER.

53.576 Voyageurs	144.085 27
Bagages, Marchandises, etc	287.520 67
Total	431.605 94
Canal latéral et canal du Midi	45.182 61
Total	476.788 55
46e semaine 1858. Chemin de fer	353.203 30
— — Canal	47.083 40
Total	400 286 70
Chemin de fer, différence sur 1859	78.402 64
Canal, — —	1 900 79
Total	76.501 85
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	19.079.473 62
— — 1858	15.190.983 01
Différence	4.788.490 59

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 12 au 18 novembre 1859

17.591 Voyageurs	52.496 69
Bagages et Marchandises	66.305 12
Total	118.801 81
Semaine correspondante de 1858	95.122 65
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.102.639 50
— — 1858	4.271.585 13

ARDENNES.

SECTIONS DE { Reims à Laon. / Reims à Mézières, Charleville et Sedan / Mézières, Charleville à Nouzon.

1859. — Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1858. — — 140 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

11.236 voyageurs	18.190 18
Bagages, Marchandises, etc	49.451 98
Total	67.642 16
Semaine correspondante de 1858	48.664 62
Différence	18.977 54
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.875.550 62
— — 1858	1.391.914 13
Différence	1.482.636 49

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1858. — 134 —

Du 12 au 18 novembre 1859

8.449 Voyageurs	21.700 »
Bagages, Marchandises, etc	27.742 80
Total	49.442 80
Semaine correspondante de 1858	40.575 87
Différence	8.866 93
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.375.753 65
— — 1858	1.525.371 31
Différence	850 382 34

BESSEGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 21 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1859.

Voyageurs	2.019 40
Bagages, Marchandises, etc	20 779 05
Total	22.798 45
Semaine correspondante de 1858	22.961 30
Différence	162 85
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.053.234 75
— — 1858	842 059 25
Différence	211.185 50

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raal

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1323 —

Du 12 au 18 novembre 1859

45.331 Voyageurs ..... En florins	136.656 »
1.080.574 » quintaux Marchandises	295.165 »
Total	431.821 »
Semaine correspondante de 1858	318.427 »
Différence	113.394 »
Recettes depuis le 1er janvier 1859	13.853.898 »
— — 1858	13.364.034 »
Différence	2.488.964 »

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée Ligne de Trieste, 601 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 574 —

Du 12 au 18 novembre 1859.

Ligne de Trieste.

33.952 Voyageurs	123.236 15
Bagages et Marchandises	652.427 85 775.664 »

Ligne Lombard-Vénitienne.

56.195 Voyageurs	140.617 50
Bagages et Marchandises	170.165 » 310.782 50
Total	1.086.446 50
Semaine correspondante de 1858	674.913 41
Différence	411.533 06

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	52.442.097 77
— — 1858	33.348.448 41
Différence	18.593.649 53

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 5 au 11 novembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

12.393 Voyageurs.....	83.019 93
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	15.191 55
— (petite vitesse)	160.308 70
Total de la semaine.....	267.520 18

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.574 voyageurs.....	9.757 30	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.600 04	14.297 99
Marchandises(petite vit.)	1.940 65	
Total des deux lignes réunies.....		281.818 17
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		9.960.718 32
Total.....		10.251.536 49

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 214 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1859.

23.126 Voyageurs.....	45.566 67
Bagages, Marchandises, etc.....	27.451 59
Recettes diverses	139 80
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du Mont-Cenis.....	26.360 49
Total..	99.538 75
Recettes correspondantes de 1858...	97.191 90
Différence.....	2.346 85
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	6.115.112 56
— — 1858..	3.750.842 53
Différence.....	2.355.270 03

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 190 —

Du 13 au 19 novembre 1859.

25.354 Voyageurs	28.029 »»
Marchandises et Bagages.....	24.837 60
Total.....	52.866 60
Période correspondante de 1858....	37.704 40
Différence.....	15.162 20
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.562.180 36
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	1.608.519 10
Différence.....	953.661 16

CENTRAL SUISSE.

1859. Longueur exploitée : 256 kilomètres.
1858. — 200 —

Du 12 au 18 novembre 1859

23.344 Voyageurs	39.632 55
Bagages, Marchandises.....	47.414 39
Total.....	87.046 94
Semaine correspondante de 1858.....	64.067 40
Différence.....	22.979 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	4.622.813 15
— — 1858..	3.337.821 22
Différence.....	1.284.991 93

OUEST SUISSE.

Coppet-Morges-Lausanne-Yverdon.

1859. Longueur exploitée : 80 kilomètres
Du 11 au 17 novembre 1859.

12.727 Voyageurs	19.125 80
Bagages, Marchandises, etc.....	10.740 35
Total.....	29.866 15
Semaine correspondante de 1858....	23.587 02
Différence.....	6 279 13
Recettes depuis le 1er janvier 1859...	1.397.350 12
— — 1858...	980.363 65
Différence.....	416.086 67

NORD-EST SUISSE.

Octobre 1859.

1859. Longueur exploitée : 178 kilomètres

127.000 Voyageurs.....	190.500 »»
367.000 quint. Marchand. et bagages	146.500 »»
Total.....	337.000 »»
Mois correspondant de 1857.....	296.052 »»
Différence.....	40.948 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	3.000.876 »»
— — 1858..	2.353.366 »»
Différence.....	647.490 »»

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. français

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 11 au 17 novembre 1859

5.735 Voyageurs.....	2.340 60
Marchandises.....	338 »»
Total.....	2.678 90

COMPAGNIE DES MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX.

Octobre.

Voir le numéro du 19 novembre.

CORDOUE A SÉVILLE

1859. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 2 au 8 novembre 1859.

23e semaine.....	16.375 »»
Subvention annuelle, 620,000.	
Soit pour une semaine.....	11.923 05
Total.....	28.298 05
Recettes antérieures	854.380 65
Total des recettes depuis le 2 juin 1859.	882.678 70

ANVERS A GAND.

Octobre 1859.

Voir le numéro du 12 novembre.

HAINAUT ET FLANDRES.

Octobre

Voir le numéro du 12 novembre.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1859.	Recettes. 1858.	Augmentation En 1859.	Augmentation 0/0.
Octobre	112.231 60	126.165 38	13.933 78	12 11
10 1ers mois...	852.786 62	974.269 95	121.483 33	14 24

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	Recettes 1858.	Augmentation en 1859.	Augmentation Soit 0/0
Octob.	1.261.520 47	1.133.248 03	128.272 44	11.32
10 1ers Mois	11.538.232 77	10.351.132 33	1.187.100 44	11.47

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en octobre 1859.....	59.258
Becs éclairés en octobre 1858.....	53.897
Augmentation octobre 1859.....	5.361 becs
Recettes du gaz. — Octobre 1859....	234.066 94
Recettes du gaz. — Octobre 1858....	218.118 95
Augmentation en octobre 1859.....	15.947 99

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite du celle de Toulouse.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Situation des abonnements au 1er novembre 1859.....	2.194.099 06
Situation publiée au 1er janvier 1859.	2.002.063 77
Augmentation....	192.035 29

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU

(Section du Bourbonnais.)

Le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées, qu'il sera procédé, le 1er décembre prochain, à midi et demi, en séance publique du conseil (7, rue de la Chaussée-d'Antin), au tirage au sort de :

1° 788 obligations du Bourbonnais ;

2° 109 obligations du Rhône-et-Loire (1re série) ;

3° 129 obligations du Rhône-et-Loire (2e série) ;

4° 129 obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts réunis) ;

5° 32 obligations de Saint-Etienne à Lyon (emprunts de 1850) ;

6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunt de 1845) ;

7° 15 obligations de Saint-Etienne à la Loire (emprunt de 1847).

1,212

à rembourser au 1er janvier 1860.

MM. les porteurs d'obligations du Grand-Central (emprunts 1853-1854), qui n'ont point encore échangé leurs titres, profiteront pour leurs numéros du tirage des obligations du Bourbonnais.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DU NORD

Conformément à l'article 51 des statuts, le conseil d'administration du chemin de fer du Nord a fixé à 25 fr. le montant du coupon à payer le 1er janvier 1860, sur les actions anciennes, pour les intérêts du semestre et l'à-compte sur le dividende de l'exercice 1859.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires qu'à partir du vendredi 18 novembre courant, ils pourront toucher par anticipation le montant de ce coupon, sous déduction de l'escompte à 3 1/1 0/0, à la caisse centrale de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris, de dix heures à une heure.

Les titres au porteur auront, en outre, à supporter la retenue de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, soit 0 fr. 65 c. par coupon.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des 580 actions sorties au tirage du 24 novembre 1859, et remboursables à partir du 1er janvier 1860, conformément au dernier paragraphe de l'article 49 des statuts:

7341	à	7360
53981	à	54000
60041	à	60060
74901	à	74920
87181	à	87200
88381	à	88400
113401	à	113420
127281	à	127300
156241	à	156260
159481	à	159500
165041	à	165060
202901	à	202920
204061	à	204080
222421	à	222440
229101	à	229120
236401	à	236420
297641	à	297660
368541	à	368560
372361	à	372380
373301	à	373320
377381	à	377400
404741	à	404760
411681	à	411700
432461	à	432480
462121	à	462140
473181	à	473200
473921	à	473940
496521	à	496540
497121	à	497140

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration du chemin de fer de Graissessac à Béziers a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 27 décembre prochain, à trois heures, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à Paris, à l'effet de statuer sur les mesures que proposera le conseil, en raison de la situation actuelle de la Société.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, devront déposer leurs actions possédées ou représentées, ainsi que leurs pouvoirs, avant le 20 décembre: à Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 45; à Londres, chez MM. Devaux et Ce, ou chez M. T. Uzielli, où il leur sera livré des cartes d'admission.

Le président du conseil,
BENAT.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée en séance extraordinaire pour le jeudi 15 décembre, à midi, dans la grande salle du Casino, à Lausanne.

ORDRE DU JOUR:

Propositions du conseil d'administration relatives à:

1° L'émission d'un emprunt temporaire;

2° Le raccordement du chemin de fer avec la ligne d'Italie, entre Bex et Saint-Maurice.

L'assemblée se compose de tous les actionnaires propriétaires depuis dix jours au moins de cinq actions ou plus.

MM. les actionnaires qui désirent y assister ou s'y faire représenter, devront déposer leurs titres avant le 5 décembre:

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Lausanne, à la Banque cantonale vaudoise;

A Genève, 3, quai du Mont-Blanc.

Les procurations, qui peuvent être faites sous seing privé, devront être déposées aux endroits ci-dessus, le 12 décembre au plus tard.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté en 1851, que la série B, comprenant 50 obligations, portant les n°s de 51 à 100, est sortie du tirage auquel il a été procédé en assemblée générale, le 25 novembre courant.

Ces 50 obligations seront remboursées, à raison de 1,100 fr., à dater du 1er février prochain, au siége de l'administration, rue Le Peletier, 35.

Paris, le 25 novembre 1859.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLERES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 125 fr. par action, afférent à l'exercice 1858-59, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre, sera payé à la caisse de la Société, rue Le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du neuvième coupon 1, de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Paris, le 25 novembre 1859.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il est fait un appel de 50 francs par action.

Ce versement doit être effectué du 15 au 30 novembre 1859.

Il est reçu tous les jours, fêtes et dimanches exceptés:

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin;

3° A Luxembourg, chez MM. Krehwinkel et Ce;

4° A Bruxelles, chez MM. de Hirch;

5° A Nancy, chez MM. Langlet et Ce.

Après le 30 novembre 1859, les intérêts seront dus, conformément aux statuts, à raison de 6 0/0 par an sur les versements en retard, à partir du jour de la mise en recouvrement de l'appel de fonds.

Le coupon d'intérêt de 6 fr. 25 c. par action qui échoit le 1er janvier 1860, sera déduit du montant du versement.

Les actionnaires seront ainsi libérés de cet appel, moyennant un paiement de 43 fr. 75 c. par action.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il a été fait un appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et du 50 fr., par action ancienne de 250 fr.

Ce dernier cinquième doit être versé: moitié, soit fr. 50 par action nouvelle, ou 25 fr. par action ancienne, la première moitié à partir du 20 septembre dernier, et l'autre moitié, du 15 au 30 novembre 1859.

Les actionnaires qui n'ont pas effectué le versement de la première moitié doivent, aux termes des statuts, l'intérêt de retard à 6 0/0 par an, à partir du 20 septembre dernier, et ceux qui n'auront pas effectué le versement de la seconde moitié le 30 novembre 1859, devront l'intérêt de retard à partir du 15 novembre.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres d'actions:

A Paris, 28, rue Laffitte;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier;

A Londres, chez MM. Scheppard et fils, 28, Threadneedle street;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts, pour le deuxième semestre de 1859, seront payés, sur présentation du coupon n° 5, et à partir du 1er janvier 1860:

A Bruxelles, au siége de la Compagnie, rue du Commerce, 1;

A Gand, à la banque de Flandres;

A Paris, chez MM. de Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58.

COMPAGNIE DUCALE PRIVILÉGIÉE

DES CHEMINS DE FER DE NASSAU

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en exécution des statuts, l'assemblée générale pour l'année 1859 se tiendra à Wiesbaden, au siége social, le 30 décembre prochain, à quatre heures de relevée.

Le dépôt des actions et la délivrance des cartes d'admission se fera:

A Wiesbaden, au siége social;

A Paris, chez MM. Tenré et Ce, banquiers, rue Laffitte, 13.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET Ce.

Suivant décision de l'assemblée générale ordinaire du 19 novembre présent mois, le dividende de l'exercice 1858-59 a été fixé à 34 fr. par action, payables, savoir:

17 fr. le 30 novembre courant;

17 fr. le 31 mai prochain.

Et l'excédant des bénéfices, soit 32,343 fr. 15 c., a été reporté au compte de profits et pertes de l'exercice courant.

A partir du 30 novembre, MM. les actionnaires pourront toucher l'acompte mis à cette date en distribution:

A Paris, chez MM. Loignon et Ce, banquiers, 10, rue Chauchat;

A Lyon, chez MM. Marius Côte et Ce, banquiers, 5, rue Clermont;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse;

Et à Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société.

Ce paiement sera fait:

Pour les actions au porteur, contre la remise du coupon n° 10, et sous la déduction des droits édictés par la loi du 23 juin 1857, lesquels s'élèvent, pour le second semestre de 1859, à 0 fr. 33 c. par action;

Pour les actions nominatives, sur la simple présentation du certificat d'inscription et sans aucune déduction.

Rive-de-Gier, le 20 novembre 1859.

ADMINISTRATION DE

RENTES BELGES 2 1/2

FORMÉE

Par la Société générale pour favoriser l'industrie nationale à Bruxelles

ET

Par MM. DE ROTHSCHILD FRÈRES.

L'administration a l'honneur d'informer les porteurs de ses certificats de rentes belges 2 1/2 que de nouvelles feuilles de coupons leur seront délivrées à Bruxelles et à Paris, dans le courant du premier semestre de 1860.

Un avis ultérieur leur fera connaître l'époque de cette délivrance, et les formalités à remplir pour l'obtenir.

Digitized by Google

Avis aux actionnaires

DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE

L'assemblée générale ordinaire a, dans sa séance de ce jour, pris connaissance de l'inventaire établi au 31 août 1859, et autorisé la distribution d'un dividende de 25 fr. par action pour l'exercice de 1858-59.

Un à-compte de 10 fr. par action ayant déjà été distribué le 15 mars dernier, il reste à distribuer 15 fr. par action, que MM. les actionnaires pourront toucher dès le 16 novembre courant sur la présentation de leurs titres:

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et C°, banquiers, rue Lafont, 22;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°, banquiers;

Et à Rive-de-Gier, au siége social.

Il sera fait une retenue de 25 centimes pour chaque action au porteur en remboursement des droits de timbre avancés par la Compagnie.

Rive-de-Gier, 15 novembre 1859.

CH. RAABE ET C°.

SUCRERIE, RAFFINERIE, DISTILLERIE DE BOURDON

AVIS.

MM. les actionnaires de la Société de Bourdon sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'article 18 des statuts, aura lieu le mardi 6 décembre prochain, à trois heures de l'après-midi, à la salle Lemardeley, 100, rue Richelieu.

Les actions doivent être déposées, dix jours à l'avance, chez MM. Ch. Noël et C°, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

Tout actionnaire, possédant dix actions, a le droit de voter.

COMBUSTIBLES

Bois et Charbons

CHANTIER DE LONDRES
Place de l'Europe.

CHANTIER DE CHABROL
67, rue de Chabrol.

CHANTIER DE LA MADELEINE
8, rue De Sèze.

PRIX FIXE.

BERTIN (ALBERT)

Mesurage à domicile en prévenant quarante-huit heures d'avance.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

1, Rue Saint-Georges.

CHAUFFAGE ÉCONOMIQUE

AU **COKE** ET AU **GAZ**

PRIX DE L'HECTOLITRE DE COKE RENDU A DOMICILE :

Dans Paris. . . . . 1 fr. 60
Dans la Banlieue 1 fr. 25 à 1 fr. 45 suivant les distances

EXPOSITION

d'Appareils de Chauffage et de Cuisine de tout genre et de toute dimension

APPROPRIÉS A

TOUS LES MÉNAGES

PLACE DU PALAIS-ROYAL, 2.

Ces Appareils sont livrés au prix coûtant, à Paris, et posés par les soins de la Compagnie.

Nota. Chaque sac contient un hectolitre.—Commander 48 heures d'avance

LE SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Ouvre des crédits en compte courant.

Et se charge d'effectuer, sur dépôt des mêmes valeurs, tous les versements appelés par les Compagnies.

EN VENTE CHEZ

GARNIER FRÈRES

6, rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.

Des opérations de Bourse, Manuel des fonds publics et des SOCIÉTÉS PAR ACTIONS, précédé d'une appréciation des opérations dites de jeu, et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'Etat, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris.* — TROISIÈME ÉDITION, *revue et augmentée.*

Prix..... 3 fr. 50 c.

FONDS ESPAGNOLS

Notice et tableaux pour faire sur ces valeurs tous les calculs utiles *sans multiplications ni divisions,*

Par A. COURTOIS FILS.

Prix..... 50 centimes.

CODE GÉNÉRAL DES LOIS FRANÇAISES

CONTENANT

Les Codes ordinaires et toutes les Lois usuelles d'intérêt général, classées par ordre de matières avec des annotations.

Par MM. Emile DURAND,
Procureur impérial à Châlons-sur-Marne,

et Emile PAULTRE,
Ancien notaire.

2 VOL. GRAND IN-8. — PRIX : 20 FR.

Les deux volumes seront expédiés *franco*, en échange d'un mandat de 20 fr. sur Paris, adressé à MM. COSSE et MARCHAL, libraires de la Cour de cassation, place Dauphine, 27.

LIVRET-CHAIX

L'édition de novembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe, vient de paraître. — Cette publication, indispensable à tous les Voyageurs, se trouve dans les principales gares des Chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris chez MM. Napoléon Chaix et C°, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messina et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE. — Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 3 décembre 1859.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie, Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 27 novembre.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 27 novembre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 4 décembre.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le jeudi, à dater du 1er décembre, et d'Alexandrie, le vendredi, à dater du 9 décembre.

MER NOIRE et DANUBE — Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraila. Ce service est suspendu pendant la saison d'hiver.

Trébizonde par Inebolli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des Iles ioniennes et d'Odessa.

ALGERIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi ORAN par Alicante. — Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.
A Marseille, place Royale.
A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Les cours de la rente ont eu depuis huit jours une très-grande fermeté, et ont enfin cédé à la tendance ascensionnelle qui avait été continuellement paralysée depuis un mois. Ce n'est pas que le mouvement de hausse ait fait de bien grands progrès, mais l'on est parvenu à conquérir de nouveau le cours de 70 fr., qui avait présenté une si grande résistance. Le comptant est venu grandement en aide à ce mouvement. L'approche d'un coupon a toujours pour effet de rendre d'une part les détenteurs peu disposés à se dessaisir de leurs titres, et d'engager d'autre part beaucoup de petits capitalistes à acheter des titres pour toucher le coupon. Il en résulte une grande rareté d'inscriptions, et la rente résiste facilement à toutes les causes secondaires qui pourraient faire reculer les cours. Aussi, avons-nous vu que, malgré toutes les difficultés de la question italienne, la baisse était continuellement arrêtée sur la rente, et que lorsque les nouvelles ont commencé à prendre une tournure plus favorable, on a facilement atteint le cours de 70 fr. La spéculation à la baisse a d'ailleurs contribué elle-même au raffermissement des cours. Elle n'a pas cessé depuis le commencement du mois, au milieu de la stagnation des cours, de vendre des primes à des cours très-bas. Ces ventes de primes se sont accumulées, et aux environs de 70 15 à 70 25 elles seront toutes levées, ce qui menace de former un fort découvert pour le moment de la liquidation, si l'on ne parvient pas à faire répondre les primes au-dessous de 70 fr.

Les nouvelles ont pris d'ailleurs, depuis deux jours, une tournure encourageante pour les acheteurs. On ne doute plus de la prochaine réunion d'un congrès, et les nuages qui s'étaient formés entre la politique française et la politique anglaise paraissent se dissiper. On en est même venu au point de croire à la possibilité d'un prochain désarmement des deux puissances.

Quoi qu'il en soit, la rente s'est élevée depuis huit jours de 69 85 à 70 15, et elle est restée aux plus hauts cours. Cependant, il y a si peu d'entrain dans les affaires que la plupart des spéculateurs n'ont pas plutôt pris une position à la hausse, qu'ils cherchent à vendre des primes; aussi, les écarts des primes ont-ils été constamment très-minimes, ce qui a empêché le mouvement de hausse de faire des progrès bien rapides.

Le peu d'opérations engagées porte presque exclusivement sur la rente, qui seule attire encore un peu l'attention des spéculateurs. Le Crédit mobilier a été très-offert, et pourtant ses cours ont encore résisté, grâce à l'importance du découvert qui est toujours considérable sur cette valeur.

Le marché des chemins de fer est toujours aussi nul, sans pourtant que les prix soient sensiblement affectés.

La spéculation a été moins nulle qu'à l'ordinaire sur les actions des chemins de fer autrichiens. Cette ligne ayant été cotée en forte hausse à la Bourse de Vienne, quelques achats ont eu lieu sur notre marché pour le compte des Allemands.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 17 jusqu'à celle du 24 novembre:

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 70 à 69 80; elle a repris à 70 20; elle est restée à 70 10. Elle a varié à terme de 69 85 à 70 20; elle est restée à 70 15.

La rente à 4/2 0/0 a fléchi de 95 85 à 95 50; elle est restée à 95 90.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 70 à 70 40, et l'emprunt 4 4/2 0/0 s'est tenu à 96.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,900 à 2,850; elles ont repris à 2,875.

Le Crédit foncier a varié de 692 50 à 695; le Comptoir d'escompte, de 660 à 650.

Le Crédit mobilier a fléchi de 781 25 à 770; il est resté à 778 75.

Les actions d'Orléans ont varié de 1,362 50 à 1,370; elles ont fermé à 1,367 50.

Le Nord ancien a varié de 950 à 952 50; il est resté à 951 25; le Nord nouveau a monté de 830 à 837 50.

L'Est a fléchi de 647 50 à 642 50.

Le Lyon-Méditerranée a fléchi de 887 50 à 882 50; il est resté à 886 25.

Le Midi a varié de 512 50 à 515; il est resté à 515.

L'Ouest a varié de 563 75 à 567 50.

Le Genève a varié de 527 50 à 530; il est resté à 530.

Le Dauphiné a fléchi de 580 à 570; il a repris à 580.

Le Béziers a varié de 171 25 à 175.

Les Autrichiens ont repris de 547 50 à 553 75; ils sont restés à 553 75.

Les Lombards ont varié de 546 25 à 548 75; ils sont restés à 547 50.

Le Victor-Emmanuel a varié de 407 50 à 410; les Romains, de 365 à 350; les Russes non libérés, de 490 à 497 50; les Russes libérés, de 471 25 à 470.

Samedi. — La rente a eu peu de mouvement, les cours étaient un peu lourds par suite de l'absence complète d'affaires. Les chemins de fer étaient sans variations. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 95 à 69 90 et à terme de 69 95 à 69 85. Le 4 4/2 0/0 s'est tenu à 95 50; la Banque de France, à 2,900; le Crédit foncier, à 695. Le Crédit mobilier a fléchi de 3 75 à 773 75; l'Orléans, de 2 50 à 1,362 50; l'Est, de 2 50 à 647 50; le Lyon, de 1 25 à 885. Le Nord s'est tenu à 950; le Nord nouveau, à 832 50; le Midi, à 513 75; l'Ouest, à 565; le Dauphiné à 570; les Ardennes anciennes, à 457 50; les nouvelles, à 475; les Béziers, à 172 50; les Autrichiens, de 545 à 548 75; Les Lombards, de 545 à 546 25; les Victor-Emmanuel, à 407 50; les Russes non libérés, à 497 50; les Saragosse, à 455; les Romains, à 360.

Lundi. — La Bourse était plus ferme, mais les affaires étaient si nulles que le mouvement de hausse a été paralysé. Les cours se sont cependant légèrement améliorés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 5 c. à 69 95, et à terme de 10 c. à 69 95. Le 4 4/2 0/0 a varié de 95 80 à 95 50. La Banque a fléchi de 25 à 2,875. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 776 25; l'Orléans, de 2 50 à 1,365. Le Nord ancien s'est tenu à 950. Le Nord nouveau a fléchi de 2 50 à 830; l'Est, de 2 50 à 645. Le Lyon s'est tenu à 885; le Midi, à 513 75; l'Ouest, à 565; le Dauphiné, à 570; le Béziers, à 172 50; les Ardennes nouvelles à 475; les anciennes ont monté de 2 50 à 460; les Autrichiens, de 1 25 à 550. Les Lombards se sont tenus à 546 25; les Victor-Emmanuel, à 407 50; les Saragosse, à 453 75; les Romains, à 360.

Mardi. — Il y avait encore quelques velléités de hausse au début du parquet, mais on est revenu pour la clôture aux cours de la veille. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 à 70 05, et à terme de 70 05 à 69 95; le 4 4/2 0/0, de 95 80 à 95 50. La Banque a fléchi de 25 à 2,850. Le Crédit foncier s'est tenu à 695. Le Comptoir d'escompte a fléchi de 10 à 650. Le Crédit mobilier a varié de 780 à 772 50; l'Orléans, de 1,365 à 1,367 50; l'Est, de 647 50 à 645; le Lyon, de 886 25 à 885. Le Nord s'est tenu à 950; le Nord nouveau, à 853 75; le Midi, à 513 75; le Genève, à 525; le Dauphiné, à 572 50; l'Ouest, à 565; les Autrichiens, de 548 75 à 550; les Lombards, de 547 50 à 546 25; les Victor-Emmanuel, à 408 75; les Saragosse, à 453 75; les Romains, à 360.

Mercredi. — Les cours ont obtenu une légère amélioration, et quoiqu'il y ait eu quelques offres à la clôture, les derniers ont conservé un peu de hausse. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 70 15, et à terme de 10 c. à 70 05. Le 4 4/2 0/0 a varié de 95 75 à 95 50. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit foncier a varié de 692 50 à 695; le Crédit mobilier, de 780 à 777 50; l'Orléans, de 1,370 à 1,368 75; le Lyon-Méditerranée, de 886 25 à 885; le Midi, de 513 75 à 515; le Nord ancien, de 951 25 à 950; le Nord nouveau, de 832 50 à 840; l'Est, de 645 à 642 50. L'Ouest s'est tenu à 565, le Béziers, à 172 50. Le Dauphiné a varié de 575 à 580; les Autrichiens se sont tenus à 552 50. Les Lombards ont varié de 545 à 547 50. Le Victor-Emmanuel a fait 407 50. Les Saragosse se sont tenus à 453 75; les Romains, à 360.

Jeudi. — Les cours ont conservé une grande fermeté et leur tendance à la hausse. Les affaires étaient un peu plus animées sur la rente, mais nulles sur les autres valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 20 à 70 10, et à terme de 70 20 à 70 15; le 4 4/2 0/0, de 95 75 à 95 90; la Banque, de 2,900 à 2,875; le Crédit mobilier, de 782 50 à 778 75; l'Orléans, de 1,370 à 1,367 50; le Nord ancien, de 952 50 à 951 25; le Nord nouveau, de 840 à 837 50; l'Est, de 645 à 642 50; le Lyon-Méditerranée, de 890 à 887 50; le Midi, de 513 75 à 515; le Dauphiné, de 585 à 580; le Genève, de 527 50 à 530; l'Ouest, de 563 75 à 567 50; les Autrichiens, de 552 50 à 553 75; les Lombards, de 548 75 à 547 50; les Romains, de 360 à 350.

Vendredi. — La tenue de la Bourse était très-ferme sur la rente; mais il y a eu peu de mouvement; on ne faisait presque pas d'affaires sur les actions. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 70 20, et de 5 c. à terme à 70 20. Le 4 4/2 0/0 s'est tenu à 95 90. La Banque a fléchi de 25 fr. à 2,850. Le Crédit foncier s'est tenu à 695. Le Crédit mobilier a varié de 782 50 à 777 50; l'Orléans, de 1,370 à 1,367 50; le Lyon Méditerranée, de 888 75 à 887 50; le Nord ancien, de 953 75 à 955; le Nord nouveau, de 840 à 838 75; l'Est, de 643 75 à 645; le Midi, de 513 75 à 515; l'Ouest, de 570 à 567 50; le Genève, de 525 à 527 50; les Autrichiens, de 555 à 553 75; les Lombards, de 547 50 à 548 75; les Saragosse, de 455 à 443 75; le Victor-Emmanuel, de 410 à 412 50; les Romains, de 355 à 360.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

Dénomination	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	100.000	500	»	25 »»	janv. et juil.	235 »»
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	700 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »»	janv. juill.	»»» »»
Comptoir V.C Bonnard et Cie	C	6.000	100	»	5 »»	février	43 75
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »»	avril	»
Sécurité	A	600	5.000	4/5	»»	....	30 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	437 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février	30 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	200 »»	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février	»
Mélusine	A	400	6.000	4/5	302 »»	mars	»
Vigie	A	200	5.000	4000	736 »»	....	»
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février	»
Centrale	A	1.000	5.000	4000	170 »»	février	»
Réunion	A	1.200	5.000	4000	225 »»	février	»
Comptoir	A	400	5.000	4600	»	....	2 0/0 b
Sphère	A	2.000	1.000	250	»	....	5 0/0 b
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	6.000	»	21 »»	avril	740 0/0 b
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	624 »»	mars	155 0/0 b
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	60 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	645 »»	avril	»
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril	»
Providence	A	2.000	2.500	2000	120 »»	avril	75 0/0 b.
Aigle	A	400	6.000	3000	200 »»	avril	»
Paternelle	A	6.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	»
Nord	A	2.000	1.000	600	25 »»	avril	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	1475 »»	t. les 3 ans	»
Nationale	A	3.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 ans.	»
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »»	t. les 2 ans.	»
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 »»	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	6 1/2 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	24.000	500	»	60 »»	janv. juill.	805 »»
— act. de jouissance	A	»	1/2400	»	33	juin	»»» »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	66 25
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	6 »»	....	60 »»
Omnibus des ch. de fer	C	3.200	300	»	19 »»	janv. juill.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	1.700	60	»	4 »»	....	»»» »»
Cie imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	38 75
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1.250	»	50 »»	avril, oct.	1220 »»
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	6 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.900	1.000	»	50 »»	avril, oct.	970 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	»»» »»
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	183 50
3 canaux, act. de capital	A	19.800	1.000	»	50 »»	avril, oct.	830 »
Aire à la Bassée	A	600	6.000	»	505 »»	févr. août	1165 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	725 »»
Scarpe inférieure	C	2.200	1.000	»	»»» »»	....	1500 »»
Sambre française canalisée	A	8.000	1.000		100	....	1350 »»
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.00	1/100000		4 0/0	avril, oct.	143 75
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»»» »»
Pont de Rouen	A	600	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Ponts réunis	C	3.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »»
Bazin, L. Gay et Cie. *Transp. eau*	C	10.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	230 »»
Messager. imp. (Serv. marit.	A	80.000	500		30 »»	janv. juill.	607 »»
Cie cent. de transp. et nav.	C	8.400	250	»	Néant	....	»» »»
Cie générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	140 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	275 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	207 50
Armements Barbey et Cie	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»»» »»
Haute-Loire..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	»»» »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Montchanin	C	6.000	500	»	»» »»	juin décemb.	»»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	6.000	1.000	»	30 »»	mai	215 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.100	1.000	»	35 »»	avril	400 »»
Monceaux-Saint-Étienne	Civ.	2.000	500	»	»» »»	....	»»» »»
Blanzy	C	30.000	500	»	36 »»	févr. août	»»» »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»»»» »»
Chazotte	A	6.000	1/5000	»	21 50	....	»»» »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850	»	»» »»	....	400 »»
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb.	»»»» »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	145 »»
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	8	....	143 75
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	8 »»	....	148 75
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	145 »»
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	»»» »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	770 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	130 »»
Carmaux	C	110.000	170	»	6 75	mai, novem.	65 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	»»» »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	35 »»	....	140 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	8.000	500	»	Néant	....	»»» »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	80.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »
Méditerranée	C	30.000	250		Néant	....	»»» »»

Dénomination.	Anonymes ou en commandite	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Derniers intérêts et dividendes payés	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	»» »»
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»»» »»
Santander	C	10.000	500	»	37 25	janv. juill.	»»» »»
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov.	291 25
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	975 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	3 »»	octobre	»»» »»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	»» »»
Corphalie, zinc	A	5.500	1.000	»	40 »»	janv. juill.	515 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	8.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	8.500	375	»	7 50	janv. av.	»»» »»
Silésie, zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	145 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»»» »»	»»	670 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	2.000	»	Néant	juin, déc.	2000 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc.	850 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	20.000	500	»	70 »»	juin déc.	795 75
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1050 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	700 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	205 »»
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	625 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	450 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	225 »»
Marine et chemins de fer		34.000	1/34000	»	41 »»	mai, nov.	300 75
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Franche-Comté	C	10.000	500		15 »»	mai, novem.	»»» »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/16000	»	60 »»	....	685 »»
Firminy		»	250	»	»» »»	....	185 »»
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	»»» »»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	710 »»
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre	1110 »»
Phœnix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»»» »»
J.-F. Cail et Cie .... *Usines*	C	11.000	500	»	95 »»	sept. mars	845 »»
Caronte	C	74.000	100	10	Néant	....	»» »»
Chameroy	C	4.000	500	»	»»	nov. déc.	»»» »»
Sandillot	C	2.300	250	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	500 »»
Cie immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	56	janv. juill.	101 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	192 50
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem.	890 »»
Union des Gaz	C	32.000	250	»	»» »	janvier	66 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	45.000	1/45000	»	12 »»	avril, oct.	»»» »»
Nord (Batignolles)	C	8.000	500	»	25 »»	juin décemb.	»»» »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	97 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	20 »	mars sept.	»» »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	[illegible]
Calais	C	1.000	1.000	»	20 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»»»» »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2175 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1575 »»
Wazemmes	C	3.100	410	»	12 50	1er octobre	»»» »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	»» »»
Cie centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»»» »»
Maberly (Amiens)..... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août	575 »»
Cohin	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	500 »»
Société Linière	C	1.400	500	»	62 »	....	» »»
Pont-Rémy	A	5.000	1/5000	»	38 »»	30 avril	»»» »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»»» »»
Journaux réunis (*Constitutionnel* et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	40 »	janv. juill.	»»» »»
Droit	C	105	2.500	»	600 »»	....	»»»» »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	3.000	1/3000	»	»» »»	....	»»»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	8 »»	....	»»» »»
Oignies, Belgique	A	21.000	500	»	30 10	septembre	435 »»
Aix-la-Chapelle, Prusse rh.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	»» »»
Sétif (colonies de)....... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»»» »»
Richer et Cie Vidanges	C	20.000	500	»	20	....	»»» »»
Caoutchouc souple	C	50.000	00	»	12 »»	31 mars	»» »»
Cholet et Cie	C	40.000	100	»	Néant	....	»» »»
Cie générale des Eaux	A	80.000	250	»	12 »»	....	265 »»
2 Cirques (H. Dejean et Cie)	C	6.750	200	»	16 »»	5 fév. juill.	»»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	Époque de paiement des revenus	Dernier cours connu
Compe générale des Omnibus	»	8.000	500	11	25 »»	avril octob.	»»» »»
Cie imp. des Voitures de Paris	90	27.000	125	36	5 »»	....	»»» »»
Ports de Marseille	500	20.000	500	15	30 »»	janv. juillet	495 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1870	20 »»	avril octob.	510 »»
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1120 »»
— nouvelles	»	19.000	1.250	78	50 »»	février août	990 »»
Carmaux (charbonnages)	370	2.000	500	90	15 »»	janv. juill.	»»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»»» »»
Vieille-Montagne	»	13.000	500	10	25 »»	janv. juillet	450 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	8.000	600	50	30 »»	janv. juillet	»»» »»
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	255 »»
Chatillon et Commentry	250	20.000	500	25	5 »»	mai novemb.	205 »»
Horme anc.	475	2.410	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	452 50
— nouv.	265	7.000	300	50	15 »»	31 mars sept.	273 75
J.-F. Cail et Cie	40	8.000	410	11	20 »»	janv. juill.	405 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	521 25
Gaz de Paris	410	20.500	500	15	25 »»	janv. juillet	455 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»»» »»

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COURS DU 19 AU 26 NOVEMBRE

Longueur expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Compt.	Vendredi 25 Terme
1175	3026	99	300.000	500	»	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1366 25	1362 50	1362 50	1365 ..	1360 ..	1367 50	1368 75	1361 75	1368 75	1367 25	1364 75	1367 50
910	1585	99	400.000	400	»	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	960 ..	960 ..	950 ..	950 ..	950 ..	950 ..	959 ..	950 ..	950 ..	954 75	953 50	953 75
»	»	»	125.000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	831 ..	831 50	831 50	830 ..	832 50	833 75	837 50	840 ..	837 50	837 50	840 ..	839 75
1618	1900	99	560.000	500	»	40 44 pour 1858	mai 1859	Est	647 50	647 50	646 25	645 ..	645 ..	645 ..	645 ..	642 50	643 75	643 50	645 ..	645 ..
1363	1928	»	800.000	500	»	40 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	893 75	895 ..	895 ..	895 ..	896 25	895 ..	893 75	895 ..	896 25	897 50	894 25	897 50
793	1023	99	250.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Midi	513 50	513 75	515 ..	513 75	515 ..	513 75	515 ..	515 ..	513 75	515 ..	511 50	515 ..
1198	2104	99	300.000	500	»	33 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	565 ..	... ..	565 ..	565 ..	565 ..	... ..	568 75	565 ..	565 ..	567 50	567 50	567 50
229	234	99	80.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	... ..	... ..	... ..	... ..	587 50	585 ..	... ..	... ..	590 ..	590 ..	587 50	... ..
53	58	99	30.000	500	»	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	175 ..	173 50	172 50	... ..	171 25	... ..	172 50	173 50	175 ..	173 75	173 50	... ..
134	205	99	35.000	500	...	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	570 ..	570 ..	570 ..	... ..	570 ..	573 50	580 ..	... ..	585 ..	580 ..	585 ..	580 ..
154	426	99	42.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	457 50	... ..	460 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	460 ..	... ..
»		»	84.000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	475 ..	... ..	... ..	475 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	475 ..
33		99	10.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..	... ..	» ..
1323	1341	92	400.000	500	»	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	548 25	548 75	550 ..	550 ..	548 75	550 ..	551 25	553 50	555 75	551 25	555 ..	553 75
211	»	99	»	500	»	1 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	408 70	407 50	410 ..	407 50	408 75	... ..	410 ..	407 50	410 ..	407 50	412 50	... ..
»	4108	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	497 50	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	497 50	... ..	... ..	492 50
»	»		»	»	»	»	»	Id. (tout payé)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	470 ..	470 ..	... ..	... ..	470 ..
50	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	290 ..	» ..	292 50	» ..	293 ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	295 ..	» ..
206	247	99	72.000	500	»	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	437 50	» ..	... ..	» ..
102	179	»	57.365	500	»	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	... ..	» ..
482	815	99	240.000	500	100	0 0/0	juillet 1859	Saragosse	455 ..	... ..	458 75	455 ..	453 75	453 50	453 50	458 75	... ..	452 50	453 75	453 75
1306	3133	99	312.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-lomb	545 ..	546 25	548 75	546 25	547 50	548 25	546 25	547 50	549 75	546 25	546 25	548 75
»	619	99	170.000	400	...	6 0/0 (int. gar.)	avril 1859	Romains	300 ..	... ..	300 ..	... ..	... ..	... ..	300 ..	... ..	320 ..	... ..	320 ..	... ..
14	14	99	7.933	250	»	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Reus	... ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
»	132	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Jérès	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	» ..
»	»	99	36.000	500	...	5 0/0	décemb 1859	Cordoue à Séville	... ..	... ..	105 ..	... ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
»	»	99	52.000	500	330	5 0/0	5 août	Hainaut et Flandres	352 50	» ..	348 75	» ..	350 ..	» ..	350 ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..
»	»	..	»	...	...	»	»	»	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	» ..	... ..	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Date des emprunts	Nombre d'Obligations	Dernière année de rembourst	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	19	21	22	23	24	25
1848	5.000	1936	»	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 0 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	.... ..	» ..
1842-1849	12.000	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	St-Germain (nouvelles)	... ..	... ..	» ..	» ..	1000 ..	» ..
1844	3.775	1894	1100	»	1.250	mars.	50 ..	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1842	8.168	1891	1125	»	1.250	décembre.	50 ..	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 0 0/0	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..	.... ..
1848	13.333	1938	750	»	1.250	décembre.	50 ..	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	1000 ..	... ..	... ..	... ..	... ..	1000 ..
1843	6.400	1893	»	»	1.250	mars.	50 ..	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	.... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1850	30.000	1893	»	»	1.250	»	50 ..	Dº.	Marseille à Avignon	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	3.300	1937	»	»	1.250	mai.	50 ..	Dº.	Montereau à Troyes	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	141	»	»	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Bordeaux à la Teste	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852-1854	34.536	1903	divers.	»	1.250	avril.	50 ..	Dº.	Ouest (anciennes), dites 0 0/0	... ..	1005 ..	... ..	1000 ..	.... ..	... ..
1845-1847	15.000	1925	1100	»	1.250	février.	50 ..	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	955 ..	... ..
1852	80.000	1915	1150	»	1.250	septembre	50 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	1025 ..	1025 ..	1025 ..	.... ..	... ..	1025 ..
1847-1854	26.750	1938	divers.	»	1.250	novembre.	50 ..	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	... ..	... ..	... ..	965 ..	... ..	... ..
1852	24.000	1905	500	»	625	mars.	25 ..	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	485 ..	485 ..	... ..	... ..	485 ..	... ..
1854	102.011	1952	»	»	625	décembre.	25 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 gar.	... ..	... ..	... ..	500 ..	... ..	... ..
1852	120.000	1954	»	»	625	avril.	25 ..	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 gar.	505 ..	... ..	... ..	505 ..	... ..	505 ..
1852	262.928	1952	divers	»	650	avril.	25 ..	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	493 ..	492 50	495 ..	494 50	493 50	493 75
»	5.864	1905	»	»	500	juillet.	20 ..	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	22.000	1945	300	»	400	»	15 ..	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	... ..	.... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	6.000	1918	»	»	1.250	juin.	40 ..	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..
1845	17.418	1941	500	»	363	mai.	16 67	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	» ..	» ..	» ..	» ..	» ..	... ..
1854	131.107	1953	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Grand-Central (anciennes)	... ..	... ..	... ..	... ..	... ..	297 50
1855	255.000	1959	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	293 75	295 ..	295 ..	296 25	296 25	296 25
1852	63.643	1952	»	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 gar.	... ..	296 25	297 50	297 50	... ..	310 ..
1855	264.960	1954	divers.	»	500	avril.	15 ..	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 gar.	305 ..	305 ..	307 50	310 ..	307 50	... ..
1852-1857	1162.000	1951	divers	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	297 50	295 75	297 50
1854-1857	675.000	1928	divers.	»	500	mai.	15 ..	Dº.	Nord	302 50	301 25	301 25	302 50	305 ..	305 ..
1855	87.719	1954	285	»	500	décembre	10 ..	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) gar.	... ..	297 50	... ..	300 ..	298 75	298 75
1857	54.545	1954	»	»	500	décembre.	10 ..	Dº.	Dº (nouvelles)	296 25	... ..	296 25	297 50	... ..	297 50
»	250.000	1955	»	»	500	avril.	15 ..	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	296 25	296 25	296 25	297 50	296 25	297 50
»	1.250.000	1951	divers.	»	500	avril.	15 ..	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 gar.	295 ..	294 25	296 25	297 50	297 50	297 50
»	211.000	1954	285	»	500	décembre.	15 ..	Dº.	Bourbonnais	294 75	298 75	299 75	300 ..	300 ..	300 ..
»	249.788	1957	285	»	500	juin	15 ..	Dº.	Midi gar.	295 ..	296 25	296 25	297 50	297 50	297 50
»	22.610	1956	290	»	500	»	15 ..	avril, octobre.	Bességes à Alais	... ..	290 ..	290 ..	295 ..	295 ..	... ..
1857	308.547	1949	270	»	500	mai.	15 ..	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	295 ..	296 25	297 50	297 50	296 25	297 50
»	26.277	1955	»	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Ardennes	293 75	291 50	293 50	293 50	295 ..	293 75
»	28.000	1957	»	»	500	juin	15 ..	Dº.	Dauphiné gar.	293 75	295 ..	293 75	290 75	290 75	285 ..
1858	600.000	1958	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	296 25	294 25	295 ..	295 ..	295 ..	295 ..
»	363.636	1946	275	»	500	»	15 ..	mars, septembre.	Chemins autrichiens gar.	263 75	263 75	263 75	263 75	263 75	264 50
1857	200.000	1940	275	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens gar.	248 70	255 75	257 50	254 25	257 50	257 50
1858	...	1951	250	»	500	»	15 ..	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains gar.	243 75	243 75	245 ..	247 50	247 50	247 50
1856	100.000	1953	»	»	500	avril	15 ..	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	257 50	257 50	257 50	256 25	257 50	254 25
1859	21.376	1857	260	»	500	»	15 ..	Dº.	Cordoue à Séville	248 75	248 75	248 75	247 50	247 50	247 50
1859	»	1906	»	»	500	»	15 ..	Dº.	Séville à Jérès	238 75	240 ..	238 75	240 ..	240 ..	238 75
»	109.300	1937	140	»	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 ..	118 75	120 ..	118 75	118 75	120 ..

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	69 90	69 95	69 95	69 95	70 05	69 95	70 15	70 05	70 10	70 15	70 20	70 20
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 05	70 10	70 15	70 20	70 20	70 25	70 20	.. ..	70 40	70 45	70 40	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1859	95 50	.. ..	95 50	.. ..	95 50	.. ..	95 50	.. ..	95 90	.. ..	95 90	.. ..
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2850 ..	» »	2875 ..	» »	2850 ..	» »	2850 ..	» »	2875 ..	» »	2850 »	» ..
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	650 ..	» »	650 ..	... »	650 ..	» »	650 ..	» »	... ..	» »	650 ..	» ..
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	695 ..	... ..	695 ..	... ..	695 ..	695 ..	695 ..	... ..	... ..	... ..	695 ..	695 ..
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	472 50	» »	472 50	»	475 ..	» »	476 ..	» »	473 75	» »	473 75	» ..
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	450 ..	» »	450 ..	» »	452 50	» »	451 50	» »	450 ..	» »	452 50	» ..
— 10es d'Obligat. 4 0/0 dº dº	95 ..	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» ..
— 10es d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	91 25	» »	90 ..	» »	91 25	» »	.. ..	» »	91 25	» »	90 ..	» ..
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1856	905 ..	» »	... ..	» »	905 ..	» »	905 ..	» »	905 ..	» »	905 ..	» ..
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, jouiss. janv. 1859	772 50	773 75	771 25	770 25	775 ..	772 50	770 25	777 50	780 ..	778 75	778 75	777 50
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1130 ..	» »	1120 ..	» »	1125 ..	» »	.... ..	» »	1130 ..	» »	1130 ..	» ..
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	472 50	» »	475 ..	» »	475 ..	» »	475 ..	» »	472 50	» »	470 ..	» ..
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1859	223 75	» »	224 75	» »	223 75	» »	225 ..	... ..	224 75	» »	225 ..	» ..
Ville de Marseille. Obligations 1849 tout payé, jouiss. juillet 1859	.... ..	» »	.... ..	» »	.... ..	» »	» »	» »	.... ..	» »	.... ..	» ..
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	96 1/8	» »	96 2/8	» »	96 2/8	» »	96 3/8	» »	96 4/8	»	96 4/8	»
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	99 3/4	» »	.. ./.	» »	.. ./.	» »	99 3/4	» »	99 1/4	» »	99 1/2	»
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	84 ..	» »	84 ..	» »	84 ..	» »	84 10	.. ..	84 25	» »	84 25	»
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	.. ..	» »	53 ..	» »	53 75	» »	53 ..	» »	53 ..	» »	.. ..	»
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	.. ./.	» »	85 ./.	» »	84 ./.	» »	.. ./.	» »	85 ./.	» »	85 ./.	»
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	.. ./.	» »	87 ./.	» »	86 1/2	» »	86 1/2	» »	86 1/2	» »	86 ./.	»
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	.. ./.	.. ./.	33 ./.	.. ./.	.. ./.	33 1/8	33 1/2	.. ./.	33 3/8	.. ./.	33 1/2	.. ./.
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	41 3/4	» »	.. ./.	» »	.. ./.	» »	41 1/8	» »	41 3/8	» »	41 1/2	»
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1859	43 3/4	.. ./.	43 7/8	.. ./.	43 7/8	.. ./.	41 3/8	.. ./.	44 1/8	.. ./.	44 1/8	.. ./.
Dº intérieur, jouissance juillet 1859	43 ./.	41 7/8	43 1/2	43 3/8	43 3/8	43 1/4	43 5/8	43 5/8	43 1/2	43 0/8	43 3/8	43 1/4
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	110 ..	» »	... ..	» »	... ..	» »	110 ..	110	... ..	» »	... ..	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

Le Gérant, J. G. BORDOT

Digitized by Google

N° 1004 — 18e ANNEE — N° 49 — SAMEDI 8 DÉCEMBRE 1860

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

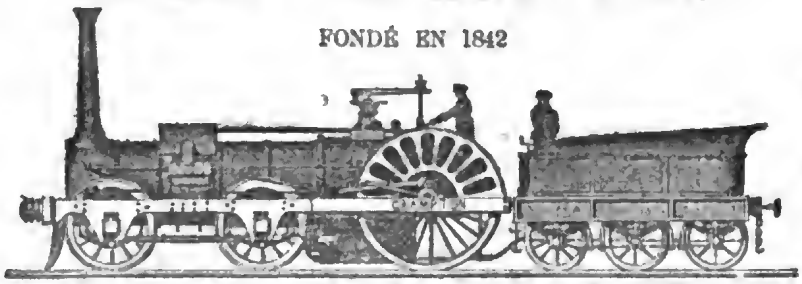
PRIX DE L'ABONNEMENT

Paris..... 10 fr. par an
Départements.... 12 » —
Etranger..... 18 » —

PRIX DES INSERTIONS :

Corps du Journal (la ligne) 3 fr. »»
Aux Annonces... — 1 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

99, rue Richelieu

On s'abonne à LONDRES à l'Agence de Publicité DELEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising agents, and 1 Finch lane Cornhill.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

SOCIETÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES.

Les actionnaires de la Société de l'Eclairage au gaz et des Hauts-Fourneaux de Marseille sont prévenus que la Caisse générale des Chemins de fer fera, à valoir sur le dividende de 1859, le paiement d'une somme de 4 francs 50 centimes.

Le solde du dividende de l'année 1859 sera fixé, s'il y a lieu, par l'assemblée générale annuelle du mois d'avril prochain.

Ce paiement de 4 fr. 50 cent, par action a lieu depuis le 1er décembre courant dans les bureaux de la Caisse générale des Chemins de fer, 99, rue Richelieu ; il est constaté sur les actions au moyen d'une estampille.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Le conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer prévient les actionnaires que l'assemblée générale prévue par les deux paragraphes de l'article 37 des statuts aura lieu le 31 janvier prochain, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir.

Cette assemblée aura à statuer :

1° Sur les comptes de l'exercice 1859;

2° Sur toutes propositions qui pourront être faites en conformité de l'article 44 des statuts, et résultant des communications du conseil de gérance.

Aux termes de l'article 35 des statuts, l'assemblée doit être composée des 200 plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société, en déposant leurs actions dans la caisse sociale dans les deux mois précédant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le conseil de gérance un mois avant le jour fixé pour la convocation, soit le 31 décembre prochain.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres avant le 31 décembre prochain, tous les jours non fériés, de dix heures à quatre heures, au siége de la Société, rue de Richelieu, 99.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 969.— Caisse générale des chemins de fer, 970. — Recettes brutes des chemins de fer pendant les trois trimestres de 1859 et 1858, 970.— Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes et Sénéchas, 972.— Commerce extérieur de la France en 1859, 972.— Chemins de fer du sud de l'Autriche, 973.— Chemins de fer de l'Ouest-Suisse, 973. — Recettes kilométriques depuis le 1er janvier 1859, 974.— Liste des commis principaux d'agents de change, 974.— Chemin de fer Hainaut-et-Flandres, 974.— Avis aux actionnaires, 974.— Bulletin des recettes de la semaine, 975. — Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille. Rapport, 975.— L'Union des gaz. Rapport, 983. — Société générale de crédit mobilier espagnol. Rapport, 985. — Recettes, 987-988. — Annonces, 988-989.— Chronique de la Bourse, 990.— Tableau des valeurs industrielles, 991.— Bourse, 992.

BULLETIN DE LA SEMAINE.

Quoique la Bourse ne soit pas fréquentée par un plus nombreux ni plus nouveau personnel, les cours de la rente se sont améliorés cette semaine; mais les chemins de fer donnent lieu à si peu d'affaires que ce marché devient presque nul.

Sans vouloir attribuer à une cause spéciale ni à une circonstance fortuite le mouvement de hausse qui s'est produit sur la rente, nous le constatons avec plaisir, car il contribue à donner aux esprits plus de confiance et doit aider à la reprise des affaires.

La rente, qui avait fermé samedi dernier à 70 05, reste à 70 90, fin prochain, et si l'on déduit environ 20 centimes de report, c'est une hausse de 0 55 c.

Le 4 1/2, qui avait fermé samedi à 95 90 ferme à 96 00.

L'emprunt est coté 71 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Ardennes.....	84.88 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.....	40.87 0/0

Digitized by Google

Saragosse	35.71 0/0
Lyon-Genève	30.50 0/0
Dauphiné	26.58 0/0
Ouest	21.43 0/0
Midi	19.06 0/0
Autrichiens	17.08 0/0
Nord	12.31 0/0
Paris-Lyon-Méditerran[e] (Paris-Marseille)	9.63 0/0
Est	8.67 0/0
Orléans	4.65 0/0
Ouest suisse	4.02 0/0
Victor-Emmanuel	2.03 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Union Suisse	2.76 0/0
Bessèges a Alais	11.13 0/0

J.-G. Bordot.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	25 novembre	2 décembre	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 20	70 80	» 60	» »
Rente à 1/2 0/0	95 90	96 »	10 »	» »
Banque de France	2850 »	2875 »	25 »	» »
Consolidés	96 5/8	96 7/8	» 3/8	» »
Crédit foncier	695 »	695 »	» »	» »
Crédit mobilier	777 50	795 »	17 50	» »
Comptoir d'Esc[te]	650 »	650 »	» »	» »
Orléans	1367 50	1380 »	12 50	» »
Nord	953 75	963 75	10 »	» »
Nord nouveau	838 75	851 25	12 50	» »
Est	645 »	645 »	» »	» »
Paris-Méditerran[e]	887 50	895 »	7 50	» »
Midi	515 »	517 50	2 50	» »
Ouest	567 50	571 25	3 75	» »
Genève	527 50	527 50	» »	» »
Dauphiné	580 »	585 »	5 »	» »
Graissessac-Béziers	172 50	170 »	» »	2 50
Ardennes ancien.	460 »	460 »	» »	» »
Ardennes nouveau	475 »	475 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	553 75	555 »	1 25	» »
Victor-Emmanuel	412 50	410 »	» »	2 50
Russes	470 »	472 50	2 50	» »
Romains	360 »	360 »	» »	» »
Sud-Autrich.-Lombards	548 75	551 25	2 50	» »
Saragosse	453 75	460 »	6 25	» »

Paris, 1[er] décembre 1859.

A Monsieur le rédacteur en chef du Journal des Chemins de fer.

Monsieur,

Les assemblées générales annuelles de la *Caisse générale des Chemins de fer* ont lieu ordinairement au mois d'avril. Par exception, l'époque de cette assemblée pour l'exercice courant a été rapprochée, et les actionnaires ont été convoqués pour le 31 janvier 1860.

Ce changement dans l'époque de convocation, joint à l'état languissant des affaires industrielles et financières, a donné lieu à des commentaires divers dont quelques spéculateurs ont profité pour faire circuler des bruits de liquidation, dans le but de déprécier les actions de la *Caisse générale des chemins de fer* et de s'en emparer à vil prix. En effet, une liquidation est en général le résultat de la mauvaise situation financière des établissements qui sont conduits à cette nécessité. Il suffit donc qu'un bruit de ce genre soit répandu pour faire baisser les actions et pour faciliter une indigne manœuvre qui n'a qu'un but: s'emparer à bas prix d'une valeur dont le capital est intégralement représenté.

Ces manœuvres ne se sont pas bornées à des bruits de bourse et à leur fâcheux écho dans les correspondances des journaux étrangers. Elles sont allées bien au delà.

Nos propres actionnaires nous signalent des agents d'affaires qui leur adressent des circulaires pour les déterminer à vendre leurs titres, et se font, pour les décider, les interprètes et les propagateurs de tous les mauvais bruits créés par la malveillance.

Ces attaques dirigées contre la *Caisse générale des Chemins de fer* nous placent dans l'obligation de nous adresser à l'autorité pour réprimer un odieux système de diffamation, et à la publicité afin de mettre les porteurs d'actions de cette Société en garde contre les tentatives faites pour s'emparer de leurs titres.

Les auteurs de ces tentatives croient peut-être n'atteindre que le chef et les directeurs de la *Caisse générale des Chemins de fer*; s'il en était ainsi, peut-être dédaignerions-nous de les poursuivre; mais de telles manœuvres font des victimes dans un grand nombre de familles, dont la fortune entière est quelquefois représentée par les actions des entreprises ainsi minées; et c'est surtout pour défendre ces intérêts respectables que nous avons pris la résolution d'agir.

Agréez, monsieur le rédacteur en chef, l'assurance de notre considération distinguée,

Pour le Conseil de gérance,
J. Mirès et C[e].

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER PENDANT LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES DE 1859 ET 1858.

Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics vient de publier le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer pendant les trois premiers trimestres de 1859, comparés aux trois premiers trimestres de 1858.

Voici les résultats principaux qui ressortent de ce document :

La longueur totale exploitée au 30 septembre 1859 était de..... kilom. 8,976
Au 30 septembre 1858, elle n'était que de,..... — 8,627

Augmentation pour 1859.. kilom. 349
qui se répartit ainsi :

Nord	kilom.	43
Est	—	40
Ardennes	—	26
Ouest	—	45
Paris-Méditerranée	—	84
Lyon à Genève	—	3
Midi	—	99
Graissessac	—	9
Total égal	kilom.	349

On peut juger, par le petit nombre de kilomètres livrés à l'exploitation entre le 30 septembre 1858 et le 30 septembre 1859, du ralentissement qu'ont subi dans cette période les travaux des chemins de fer. Du 30 septembre 1857 au 30 septembre 1858 le nombre de kilomètres livrés à l'exploitation s'était élevé à 1,236, près de trois fois plus de la longueur mise en exploitation dans la période suivante.

La longueur moyenne exploitée pendant les trois premiers trimestres de 1859 a été de . . . . . kilom. 8,801
Elle n'était, pour la période correspondante de 1858, que de 7,919
Augmentation. . . kilom. 892

Cette différence énorme entre la longueur exploitée moyennement pendant les deux périodes, tient à une cause purement accidentelle; un nombre de kilomètres très-considérable avait été livré à l'exploitation dans les derniers jours de l'exercice 1858, dont l'exploitation moyenne n'avait par conséquent que très-peu profité de cet accroissement; tandis qu'au contraire, sur les 349 kilomètres livrés à l'exploitation entre 1858 et 1859, près des deux tiers ont été livrés à l'exploitation avant l'expiration du deuxième trimestre, ce qui a sensiblement élevé la moyenne exploitée.

Les recettes brutes des trois trimestres de 1859, déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, se sont éle-

Digitized by Google

Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

DIRECTION GÉNÉRALE DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES CHEMINS DE FER. — BUREAU DE STATISTIQUE.

Recettes de l'Exploitation des Chemins de fer français

TROIS PREMIERS TRIMESTRES DES ANNÉES 1859 ET 1858

NOMS des CHEMINS.	1859					1858					Total des 3 trimestres		Différence en plus		PAR KILOMÈTRE.					
	Longueur					Longueur									RECETTE TOTALE.		DIFFÉRENCE de 1859 à 1858.			
	totale exploitée au 30 septembre	moyenne exploitée pendant les 3 trimestres.	1er TRIMESTRE	2e TRIMESTRE	3me TRIMESTRE.	totale exploitée au 30 septembre	moyenne exploitée pendant les 3 trimestres.	1er TRIMESTRE.	2me TRIMESTRE.	3me TRIMESTRE	1859	1858	1859	1858			TOTALE		POUR CENT	
															1859.	1858.	en plus.	en moins	en plus.	en moins
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	966	960	12,702,186	13,131,819	15,011,527	923	874	12,090,725	12,456,464	11,966,218	40,845,529	40,113,496	732,123	»	42,547	42,635	»	3,088	»	0.77
Est	1,651	1,622	13,465,906	14,476,885	15,444,903	1,611	1,582	11,660,669	13,006,337	15,259,931	43,387,074	39,926,737	3,449,957	»	26,737	20,062	675	»	2.59	»
Ardennes	164	155	702,135	788,011	808,103	138	71	223,337	294,761	505,069	2,358,911	1,022,167	1,336,744	»	15,219	14,397	822	»	5.71	»
Ouest	1,187	1,182	10,146,651	12,159,385	14,379,647	1,142	1,020	8,417,910	10,460,373	13,210,035	36,687,073	32,103,288	4,584,385	»	31,030	31,199	»	160	»	0.51
Orléans (a)	1,743	1,743	14,909,352	17,129,635	17,301,535	1,743	1,525	12,548,626	14,031,068	16,128,657	49,391,521	44,308,351	6,243,170	»	28,452	28,399	53	»	0.19	»
Paris-Méditerr. (b)	1,877	1,844	23,924,322	32,175,500	30,451,481	1,793	1,713	20,170,114	22,228,454	25,852,117	86,551,303	68,250,685	18,303,618	»	46,936	39,820	7,118	»	17.88	»
Lyon à Genève	232	230	1,056,437	1,734,275	1,980,632	229	213	631,926	1,178,179	1,400,134	4,761,344	3,220,239	1,541,105	»	20,701	15,118	5,583	»	36.93	»
Dauphiné	129	129	465,194	676,894	739,022	129	103	251,109	315,188	504,704	1,871,030	1,130,001	741,049	»	14,503	10,971	3,533	»	32 20	»
Midi	893	802	4,295,069	5,250,406	5,487,075	704	777	3,016,739	3,459,763	4,611,294	15,033,159	11,087,791	3,945,358	»	18,745	14,270	4,475	»	31.36	»
Ceinture	17	17	392,312	331,566	335,114	17	17	380,331	333,661	329,288	1,058,992	1,043,280	25,612	»	62,176	61,369	1,507	»	2.40	»
Graissessac-Béziers	51	51	82,173	88,725	82,300	42	»	»	»	2,272	253,198	2,272	250,926	»	4,573	»	»	»	»	»
Bessèges à Alais	32	32	281,695	279,847	271,179	32	32	187,776	202,350	249,338	832,664	639,464	193,200	»	26,021	19 983	6,038	»	30.22	»
Anzin à Somain	19	19	69,949	66,332	86,384	19	19	65,718	83,022	86,335	222,603	255,075	»	32,410	11,719	13,423	»	1,706	»	12,71
Carmaux à Albi	15	15	46,639	47,245	53,188	15	8	»	29,039	42,254	127,072	71,293	55,779	»	8,471	8,912	»	441	»	4.95
Totaux et moyennes	8,976	8,801	82,552,863	98,337,126	102,903,576	8,627	7,919	70,274,970	78,686,609	93,212,470	283,555,665 c	242,174,049 c	41,414,026 41,381,616	32,41	32,219	30,581	1,638	»	5.36	»

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er octobre 1858 au 30 septembre 1859 ont une étendue de 349 kilomètres, savoir :

Nord.	—Saint-Denis à Creil (19 mai 1859)		43
Est.	— Longueville à Provins (11 décemb. 1858)	7	
	Thionville à la frontière (11 août 1859).	16	
	Paris à Vincennes (22 septembre 1859)	17	40
Ardennes.	— Charleville à Donchery (14 déc. 1858)	15	
	Donchery à Sedan (17 mai 1859)	4	
	Charleville à Nouzon (14 sept. 1859)	7	26
Ouest.	— Traversée de Fécamp (20 nov. 1858)	2	
	Argentan à Mézidon (1er février 1859)	43	45
Paris à Lyon Méditerranée.	Marseille à Aubagne (20 octobre 1858)	16	
	Traversée de Roanne (3 novemb. 1858)	3	
	Aubagne à Toulon (3 mai 1859)	50	
	Embranch. de la Joliette (7 mai 1859)	3	
	Saint-Etienne (le Clapier) à Firminy (24 mai 1859)	12	84
Lyon à Genève.	—Saint-Clair aux Broteaux (1er juin 1859)		3
Midi.	— Mont-de-Marsan à Riscle (25 août 1859)	48	
	Riscle à Tarbes (24 septembre 1859)	51	99
Graissessac à Béziers.	— Bédarieux à Graissessac (28 décembre 1858)		9
	Total		349 k.

Longueur exploitée au 30 septembre 1858	8,627
Longueur exploitée au 30 septembre 1859	8,976

(a) Y compris les sections de Paris à Orsay, de Coubras à Périgueux et de Montauban à Saint-Christophe.

(b) Y compris le Bourbonnais.

(c) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour l'année 1859, à.. 15,917,338
— 1858, à.. 13,374,903

Digitized by Google

vées à ..... fr. 283,555,665
Elle n'avait été en 1858 que de..... 242,174,049

Augmentation pour 1859..... fr. 41,381,616

Cette recette totale, divisée par le nombre des kilomètres exploités en moyenne, donne une recette kilométrique moyenne de..... fr. 32,219

La recette kilométrique moyenne de 1858 n'était, pour la même période, que de..... 30,581

Augmentation pour 1859..... fr. 1,638

Soit 5,36 0/0 d'augmentation.

Voici la part des principaux chemins de fer dans cette double augmentation :

	Recette kilométrique.	Augmentation 0/0.
Orléans.....	28,452	0.19
Est.....	26,737	2.59
Ardennes.....	15,219	5.71
Paris-Méditerranée.....	46,938	17.88
Bessèges.....	26,021	30.22
Midi.....	18,745	31.36
Dauphiné.....	14,504	32.20
Genève.....	20,701	36.93

Par contre, le Nord n'a produit que 42,547f. par kil., soit une diminution de 6 77 0/0, et l'Ouest que 31,039 fr., soit une diminution de 0 51 0/0.

Il faut observer que dans les chiffres précédents les recettes de l'ancien et du nouveau réseau sont confondues, de sorte que les résultats réels sont supérieurs à ceux que ces chiffres indiquent.

Enfin, si l'on attribuait par hypothèse, l'augmentation brute de 41,381,686 fr. aux 892 kil. dont l'exploitation moyenne s'est enrichie du 30 septembre 1858 au 30 septembre 1859, on trouverait que le produit moyen kilométrique des nouvelles sections s'élèverait à environ 46,392 fr. Ce chiffre étant évidemment exagéré, on est amené à penser que, non-seulement les nouvelles sections ont donné un produit très-supérieur au chiffre normal de 20,000 fr. par kil. sur lequel on calcule ordinairement leur rendement, mais encore que l'ancien réseau a présenté un certain accroissement de recettes comparativement à l'exercice précédent.

Du reste, l'accroissement a été régulier depuis le 1er janvier 1859, et chacun des trimestres a présenté une amélioration considérable sur le précédent. Voici quelle a été cette marche ascendante.

Premier trimestre 1859. fr.	82,552,863
Deuxième — ...	98,337,126
Troisième — ...	102,665,676
Total des recettes des trois trimestres.....fr.	283,555,665

Le quatrième trimestre, qui va finir dans un mois, annonce des résultats encore supérieurs à ceux du troisième trimestre.

J.-G. BORDOT.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE, ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Assemblée générale extraordinaire du 28 novembre 1859.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes et Sénéchas s'est réunie, le 28 novembre, au siége de la Société, à Paris, rue Richelieu, n° 99, sous la présidence de M. le comte de Poret.

Les deux plus forts actionnaires présents, MM. le comte de Bougy et Deroode, ont été appelés au bureau en qualité de scrutateurs.

Il a été donné lecture du rapport de M. Mirès, gérant de la Société ; nous publions plus loin ce document.

M. le comte de Poret a donné ensuite lecture du rapport du Conseil de surveillance, approuvant toutes les propositions de la gérance.

Ces propositions au nombre de six, savoir :

1° Fixer à 7,200,000 fr. l'accroissement du capital destiné à consolider la dette sociale et à satisfaire à tous les besoins nouveaux, à l'achèvement de l'usine à gaz, du chemin de fer, etc., etc., et à compléter le fonds de roulement ;

2° Autoriser la création de 12,000 actions nouvelles également remboursables à 600 fr. chacune pour représenter le nouveau capital ;

3° Décider que pour obtenir plus facilement l'autorisation nécessaire pour la constitution anonyme de la Société, deux actions seront réunies en une seule remboursable à 600 fr.; qu'il sera créé 36,000 actions qui seront échangées jusqu'à concurrence de 24,000 avec les porteurs des actions anciennes, et à raison d'une action nouvelle pour deux actions anciennes ; que, quant aux autres 12,000 actions, elles resteront la propriété de la Caisse générale des chemins de fer comme représentant la dette consolidée et le supplément de capital nécessaire pour compléter les établissements et former leur fonds de roulement ;

4° Autoriser la fondation d'un amortissement de 70,000 fr. par an, et la création des actions de jouissance, qui devront être remises aux porteurs des actions remboursées ;

5° Fixer à 300 fr. pour les actions anciennes et à 600 fr. pour les actions nouvelles le chiffre de l'amortissement ;

6° Donner au Conseil de surveillance et au gérant les pouvoirs nécessaires pour régulariser, par acte notarié, à la suite des statuts, les clauses relatives à la création des actions nouvelles, à la réunion de deux actions en une seule, et à l'établissement d'un fonds d'amortissement.

Ont été successivement mises aux voix et adoptées : les trois premières à l'unanimité moins trois voix, moins deux voix et moins une voix ; les trois dernières à l'unanimité.

F. GRIMAUD.

COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE EN 1859. IMPORTATION ET EXPORTATION.

Nous avons indiqué dans notre dernier numéro les résultats principaux du mouvement général des marchandises. Il ressort des chiffres que nous avons publiés que les produits des importations pour les huit premiers mois de l'année et pour le mois d'octobre présentent une augmentation sur 1857 et 1858 et sur le mois correspondant de ces deux années. Le commerce, qui n'avait pas renouvelé ses approvisionnements pendant les deux premiers trimestres de l'année, a fait des importations plus considérables depuis le mois de septembre, puisque l'amélioration du mois d'octobre se répartit principalement sur les matières employées dans les fabriques.

Les bestiaux, le café, le chanvre teillé et en étoupes, le coton en laine, la houille et le coke, les huiles de graines, les laines en masses, l'indigo, la fonte brute, l'acier, le cuivre, le plomb, le poivre, les soies grèges, les sucres étrangers, les vins et eaux-de-vie présentent des augmentations importantes qui s'élèvent à près d'un million sur chaque article, pour le café, le coton en laine, les sucres étrangers, et à plus de 100,000 francs pour les vins et eaux-de-vie.

Les articles qui présentent des diminutions pour le mois d'octobre sont : les bois d'acajou, le cacao, les céréales, les fils de lin ou de chanvre, le lin teillé ou en étoupes, les toiles de lin ou de chanvre, la graine de sésame, les suifs, l'huile d'olive, le soufre et les sucres des colonies.

Les exportations, dont le tableau a été publié dans le *Moniteur* du samedi 26 novembre, et qui complètent les renseignements généraux relatifs à notre commerce avec l'étranger, indiquent un progrès plus sensible encore. Tandis que le mouvement des échanges a été plus actif, en octobre, à l'importation, principalement pour ce qui concerne les grands articles dont s'alimente le travail manufacturier, les bestiaux, les vins, les eaux-de-vie, les fils de laine et de coton, les livres, les machines, les peaux ouvrées, les savons, les soies, les toiles et les lainages de notre marché intérieur trouvaient dans ce même mois un meilleur débouché à l'étranger. Seuls les tissus de coton et de soie, la verrerie et les sucres raffinés présentent encore une diminution.

En résumé, d'après les résultats des dix derniers mois, le mouvement progressif, bien que lent, se continue, et l'ensemble de l'année 1859 sera, selon toute probabilité, supérieur à l'année 1858.

Le mouvement des métaux précieux, pour le mois d'octobre, indique que les sorties de l'argent ont dépassé les arrivages d'une valeur de 15,773,460 fr., mais que nous avons reçu en même temps un excédant d'or de 35,565,600 fr., en sorte que la circulation générale s'est accrue de 19,922,140 fr.

Pour les dix premiers mois, l'augmen-

Digitized by Google

tation de la circulation générale est de 304,062,020 fr. Elle est de 467,870,700 fr. dans les arrivages d'or, mais il y a par contre un excédant de 163,808,680 fr. dans la sortie de l'argent.

Les marchandises en entrepôt représentaient, à la fin d'octobre, un poids total de 4,158,721 qx contre 3,219,159 qx en 1858.

La navigation de la France, pendant les dix premiers mois de l'année, donne à l'entrée 21,870 navires, jaugeant ensemble 3,460,975 tonneaux en 1859, contre 20,527 navires et 3,205,577 tonneaux en 1858, 22,116 navires et 3,552,910 tonneaux en 1857. La sortie des navires présente les chiffres suivants : 17,800 nav. et 2,620,089 tonneaux en 1859, contre 16,697 navires et 2,426,028 tonneaux en 1858, 13,477 navires et 2,194,284 tonneaux en 1857.

Pour compléter ces renseignements, il n'est pas sans intérêt de constater comment s'est réparti, en 1858, ce transport de 2 millions 290,000 tonnes, objet d'un va-et-vient de 80,643 navires ou embarcations. Marseille, comme toujours, y occupe le premier rang, avec 321,000 tonnes à l'expédition et 346,000 à l'arrivage; Bordeaux a le second, avec 320,000 et 281,000 tonnes; le Havre vient en troisième, avec 266,000 et 300,000. Puis se présentent, à l'arrivage, Rouen, Cette, Nantes, Dunkerque, etc.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE.

(LOMBARD-VÉNITIEN).

Nous avons publié dans notre numéro du 5 novembre dernier, d'après une brochure de M. le chevalier de Brauz, *la Paix de Villafranca et les Conférences de Zurich*, quelques renseignements relatifs à la réglementation de la question des chemins de fer par la conférence.

Les traités passés à Zurich entre la France, l'Autriche et la Sardaigne, et qui viennent d'être publiés par le journal officiel, contiennent en effet plusieurs dispositions qui fixent la situation nouvelle des chemins de fer concédés par le gouvernement autrichien, et qui se trouvent aujourd'hui placés sous la dépendance et la direction du Piémont. Nous reproduisons ci-après l'article qui y est relatif, et qui, ainsi que nous en avions exprimé l'espoir, nous paraît de nature à sauvegarder complètement tous les intérêts :

« Art. 11. Le nouveau gouvernement de la Lombardie reconnaît et confirme les concessions de chemins de fer accordées par le gouvernement autrichien sur le territoire cédé, dans toutes leurs dispositions et pour toute leur durée, et nommément les concessions résultant des contrats passés, en date des 14 mars 1856, 8 avril 1857 et 23 septembre 1858.

» A partir de l'échange des ratifications du présent traité, le nouveau gouvernement est subrogé à tous les droits et à toutes les obligations qui résultaient, pour le gouvernement autrichien, des concessions précitées, en ce qui concerne les lignes des chemins de fer situées sur le territoire cédé.

» En conséquence, le droit de dévolution qui appartenait au gouvernement autrichien, à l'égard de ces chemins de fer, est transféré au nouveau gouvernement de la Lombardie.

» Les paiements qui restent à faire sur la somme due à l'Etat par les concessionnaires en vertu du contrat du 14 mars 1856, comme équivalent des dépenses de construction desdits chemins, seront effectués intégralement dans le trésor autrichien.

» Les créances des entrepreneurs de constructions et des fournisseurs, de même que les indemnités pour expropriations de terrains, se rapportant à la période où les chemins de fer en question étaient administrés pour le compte de l'Etat et qui n'auraient pas encore été acquittées, seront payées par le gouvernement autrichien et, pour autant qu'ils y sont tenus en vertu de l'acte de concession, par les concessionnaires au nom du gouvernement autrichien.

» Une convention spéciale réglera, dans le plus bref délai possible, le service international des chemins de fer entre les pays respectifs. »

J.-G. Bordot.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Voici sur la Compagnie de l'Ouest suisse quelques détails qui nous paraissent de nature à intéresser nos lecteurs :

La Compagnie de l'Ouest suisse, dont la concession est d'une importance de 180 kilomètres environ, a déjà exécuté et mis en exploitation une partie notable de son réseau.

En 1856, elle avait ouvert à la circulation 46 kilomètres, compris entre Morges, Lausanne et Yverdon; le 15 avril 1858, cette section était prolongée de 34 kilomètres, par l'ouverture du chemin de Coppet à Morges.

Elle vient encore d'être agrandie par la mise en exploitation d'une nouvelle section, longue seulement de 17 kilomètres, mais placée dans des conditions telles que la Compagnie de l'Ouest doit y trouver des avantages décisifs et immédiats pour son exploitation.

Elle s'étend d'Yverdon à Vaumarcus; elle a été ouverte au mois de novembre dernier, en même temps que la ligne du Franco-Suisse qui, de Vaumarcus, suit le littoral neufchâtelois jusqu'au Landeron, port situé au sud du lac de Bienne.

La Compagnie de l'Ouest se voit donc, dès à présent, appelée à profiter d'un trafic important qui, faute d'une ligne continue de chemin de fer, s'était un moment détourné de cette direction et qui ne peut tarder à lui revenir.

En effet, les voyageurs comme les marchandises qui, des ports principaux du Levant et des grandes villes telles que Marseille, Bordeaux, Lyon, etc., se dirigent vers l'Allemagne et réciproquement, reprendront comme naguère la voie la plus directe et la plus économique, à travers la Suisse.

Il est vrai qu'une interruption existe encore aujourd'hui sur cette direction d'une si grande importance, mais les difficultés qui s'étaient élevées entre la Compagnie et le gouvernement de Berne, et qui avaient eu pour résultat de retarder l'exécution du tronçon de 12 à 14 kilomètres qui forme cette lacune, le long du lac de Bienne, sont aujourd'hui aplanies, et il n'est pas douteux que ces 12 kilomètres ne soient rapidement construits.

En attendant, les Compagnies suisses se sont entendues pour parer à l'inconvénient dont il s'agit en organisant un service de navigation sur le lac de Bienne, pour le transport prompt et direct des voyageurs et des marchandises. Vers la fin de 1857, la Compagnie de l'Ouest ouvrait à la circulation une autre section de 18 kilomètres compris entre Villeneuve et Bex; cette section est isolée encore de la ligne en exploitation, mais son produit purement local dépasse ses frais d'exploitation.

Elle sera reliée avant peu, d'une part, à la ligne d'Italie, par son raccordement de Bex à Saint-Maurice, d'autre part à la ligne principale de l'Ouest suisse, par l'achèvement de la section Villeneuve-Lausanne.

Les travaux de la section Lausanne-Villeneuve ont été commencés au mois de mars dernier. Ils sont poursuivis avec vigueur par les entrepreneurs auxquels la Compagnie les a confiés. On nous assure que vers la fin de l'année prochaine ou dès le commencement de 1861, elle sera livrée, achevée, à la Compagnie de l'Ouest.

Une autre section de 31 kilomètres, partant de Jougne, point frontière entre la France et la Suisse, et se rattachant au réseau de l'Ouest, reste encore à exécuter. Les sérieuses et longues études dont elle a été l'objet sont maintenant terminées.

En 1860, la Compagnie se mettra à l'œuvre sur ce point, et elle ne négligera rien pour que ses derniers travaux soient terminés dans le plus bref délai possible. De son côté, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée doit exécuter le raccordement, à Jougne, de la ligne française avec la ligne de l'Ouest suisse.

Lorsque ce prolongement sera terminé, la Compagnie y trouvera une nouvelle source de produit qui lui sont assurés par les voyageurs et les marchandises venant du nord de la France et de l'Angleterre, et se dirigeant sur l'Italie par la route la plus directe. Le réseau de l'Ouest suisse ainsi complété, deviendra, en quelque sorte, un trait d'union entre la France et l'Allemagne et l'Italie, pour une portion importante de leurs relations internationales.

Il est bon de faire remarquer que jusqu'à présent les recettes de l'Ouest suisse ont été surtout alimentées par le trafic local que la Compagnie, par l'effet de l'achèvement partiel de ses lignes, a dû partager avec la navigation à vapeur sur les lacs; que sera-ce lorsque, par leur achèvement complet, elle entrera en jouissance exclusive de ce trafic local en même temps que du trafic international?

D'ailleurs, les recettes de cette Compagnie n'ont pas cessé de croître d'année en année dans une proportion importante, bien qu'elle ait eu à lutter et qu'elle lutte encore contre les inconvénients de l'isolement, entre elles, des parties achevées de son réseau et des retards apportés à sa jonction avec les lignes suisses.

Cette jonction accomplie, les Compagnies suisses seront classées parmi les grandes Compagnies de chemins de fer, et l'on peut espérer que leurs produits se rapprocheront de la moyenne des autres voies ferrées de l'Europe.

F. Grimaud.

Digitized by Google

RECETTES KILOMÉTRIQUES DEPUIS LE 1er JANVIER

JUSQU'AU 25 NOVEMBRE 1859 (1)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	RECETTES kilométriques.	COURS des actions au 25 novembre
Paris-Méditerranée	66.004 03	887 50
Nord	54.649 »»	953 75
Orléans	30.728 45	1367 50
Ouest	38.394 64	567 50
Est	32,812 18	645 »»
Bessèges	32.709 27	460 »»
Genève	27.040 14	527 50
Midi	22.971 13	515 »»
Ardennes	19.661 75	460 »»
Dauphiné	19.108 81	560 »»
Lombards-Vénitiens-Sud.	45.555 40	548 25
Autrichiens (2)	25.793 07	553 75
	Au 18 novembre.	
Madrid à Alicante	21.235 96	453 75

(1) Nous avons classé les chemins d'après l'importance de leurs recettes, en séparant seulement les chemins de fer français des chemins de fer étrangers.

(2) Ce revenu kilométrique *en francs* représente une recette kilométrique de 11,980 florins, que nous avons transformés *en francs* au cours authentique du change au 25 novembre 1859 (2.02), pour conserver à notre tableau son unité et pour le rendre plus saisissable à nos lecteurs.

F. Garnaud.

Voici la liste officielle des commis principaux attachés aux charges des agents de change près la Bourse de Paris :

Commis principaux.	*Agents.*
MM.	Chez MM.
Thuret, Auguste-Joseph,	Barbaut.
Baquer de Retamosa, Joseph Marie-Patrice...	Béjot.
Burat, Charles, père...	Billet.
Burat, Louis, fils.....	Id.
Chaperon, Adolphe.....	Blerzy.
Clément Désormes, Horace-Henri	Bligny.
Celiot, Paul	Bourdier.
Deschapelles.....	Coin.
Tronet.....	Id.
Chauvel, Charles.....	Crémieux.
Thierry, Louis.....	Crépon.
De Lagarde, Emile-Félix.	Daverne
Cayard, Ludovic.....	Decaen.
Séraphin, Hip.-Antoine..	Doyen.
Lion, Joseph-Mardochée.	Id.
Malançon, Léon-Jules-Chevalier.....	Dreux.
Salmon, Louis-Laure-Adolphe.....	Id.
Mayor, Frédéric.....	Eggly.
Evrard, Adolphe-Philippe, frère.....	Evrard.
Périac, Henri.....	Id.
Tivoly, Eugène-Benjamin	Féquant.
Maurand, Eugène.....	Canneron.
Gorgeu.....	Id.
Gérard, Alfred.....	Gavet.
Ringer.....	Genty de Bussy.
Herbault, Et.-Rémond..	Gide.
Blumenthal, Henri.....	Gillois.
Assolant, J.-L.-Théodore	Id.
Harbly, Emile.....	Girod.
Bouley, Eugène-Joseph.	Guérinet.
Delatte, François-Nicolas-Eugène	Id.
Guilhiermoz, Jean-Baptiste, frère.....	Guilhiermoz.
Lange, Alex.-David.....	Hart.
Pichart, Eug.-Frédéric.	Id.
Hébert, Philippe.....	Hébert.
Determes, Charles.....	Id.
Villetard de Prunières, Pierre-Ernest.....	Hévin.
Delcasse, Philippe-Ant..	Juillien.
Roussel, Eugène.....	Id.
Mussard, Henri.....	Lagarde, Paul.
Larcher, Louis-Jules...	Lambert.
Fessart, Emile-Auguste.	Id.
Chevillon, Auguste.....	Laurent
Bacot, Alfred-David....	Lecomte.
Finot, Alph.-Pierre-Vict,	Id.
Bernadac.....	Le loux,
De Royou, Gustave.....	Lepel-Cointet aîné.
Cuvellier, Alfred.....	Id.
Seligmann, Alexis.....	Lepel-Cointet jeune
Carron, Anne François-Léon	Mahou.
Sohège, Henri-Frédéric.	Marcotte de Quivières.
Brandt, Pierre.....	
Rabinel, François-Pierre	Marion.
Champrosay, L.-Edouard	Id.
Didiée, Charles.....	Martini.
Ledoux, Charles.....	Millet.
Pestel, Augustin.....	Id.
Pollonais, Adolphe.....	Moreau.
Léger, Hippolyte-Alfred.	Nast.
Peaucellier, Benjamin-Louis-Auguste... ...	Id.
Norzy, Benjamin-Eugène	Norzy.
Cauchois, Valéry.....	Pollet.
Sennegon, Henri.....	Renouard.
Aviolat, Ernest.....	Rigaud.
Missolen, J.-J.-Marie....	Id.
Ramel, Alb.-Marie-Henri.	Roblot.
Couret-Pleville, Georges.	Roblot, Hippolyte.
Picard, Alfred,.....	Id.
Batton, Alphonse.....	Rodrigues.
Roland-Gosselin, Paul-Ernest-Achille, frère.	Roland-Gosselin.
Lacombe, Jean-Gaspard Pascal.....	Id.
Hollard Jules-Dominique	Santerre.
Crunstadt, Isidore.....	Sauvage.
Michelin, Emile.....	Tibaud.
Tibaud, Juste-Henri frère	Id.
Détey, Eugène-François.	Wey.
Gérard, Francis-Hippolyte-Charles.....	Id.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

AVIS.

Sur le rapport favorable de la chambre syndicale de la Bourse de Paris, M. le ministre des finances a autorisé la cote officielle des actions du chemin de fer Hainaut et Flandres, à partir du 14 novembre dernier.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

6 décembre. — **Sucrerie, raffinerie, distillerie de Bourdon.** — Réunion de l'assemblée générale annuelle, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100, à 3 heures. (Voir aux annonces du 26 novembre)

15 décembre. — **Compagnie générale des omnibus de Londres limitée.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire à Londres (*London Tavern, Bishopsgate street*), à 1 heure.

27 décembre. — **Chemin de fer de Graissessac à Béziers.** — Convocation d'une assemblée générale extraordinaire, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de relevée. Dépôt de 20 actions au moins avant le 20 décembre au siége social, rue Taitbout, 45.

31 janvier 1860. — **Caisse générale des chemins de fer.** — Convocation d'une assemblée générale, en vertu de l'art. 37 des statuts, au siége social, rue de Richelieu, 99, à 8 heures du soir. Cette assemblée est composée des deux cents plus forts actionnaires inscrits. (Voir l'avis publié à ce sujet en tête du journal.)

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES (1)

30 novembre. — **Compagnie des hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer** (H. Petin, Gaudet et Cie). — Paiement d'un premier dividende sur l'exercice 1858-1859, soit 17 fr. par action.

1er décembre. — **Société de l'éclairage au gaz, des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des mines de Portes.** — Paiement, par la Caisse générale des chemins de fer, de 4 fr. 50 c. par action, à valoir sur le dividende de 1859. (Voir l'avis placé en tête du journal.)

1er décembre. — **Chemin de fer de l'Est.** — Paiement des intérêts sur obligations 5 et 3 0/0, à la caisse de la Compagnie.

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts sur obligations, coupon n° 2.

1er décembre. — **Compagnie des services maritimes des messageries impériales.** — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, soit 20 fr par action ancienne. A Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration.

1er décembre. — **Union des chemins de fer suisses.** — Intérêts aux obligations de 1,000 fr. (Voir aux annonces.)

2 janvier 1860. — **Chemin de fer du Nord.** — Paiement des intérêts sur actions et obligations. Actions anciennes, 24 fr. 33 c., impôt déduit; actions nouvelles, 7 fr., impôt déduit. Pour les titres au porteur : obligations, 7 fr. 30 c., impôt déduit. Faculté de toucher ces coupons par anticipation, sous un escompte de 3 1/2 0/0, à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

---

(1) Voir, pour plus amples renseignements, nos précédents numéros.

Digitized by Google

APPELS DE FONDS

Depuis le 5 août. — **Chemin de fer Hainaut et Flandres.** — Appel de 50 fr. par action en cours d'exécution depuis le 5 février 1859. Les fonds sont reçus à Paris, chez MM. Blonay et Boissonnas, banquiers, rue de Provence, 58; à Bruxelles, au siége social, rue du Commerce, 1; à Gand, à la Banque de Flandres.

Depuis le 15 novembre. — **Compagnie de l'Ouest des Chemins de fer Suisses.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction de l'intérêt semestriel soit 8 fr. — (Voir les détails aux annonces du 29 octobre).

Du 1er au 15 décembre. — **Chemin de fer franco-suisse.** — Appel de 50 fr. par action, sous déduction du semestre d'intérêt, soit 8 fr. par action. (Voir aux annonces du 12 novembre.)

1er au 10 février 1860. — **Compagnie des services maritimes des Messageries Impériales.** — Appel de 100 fr. par action sur les actions nouvelles émises pour l'exploitation des lignes du Brésil et de la Plata. Les actionnaires qui désireront effectuer ce versement par anticipation jouiront d'un escompte de 5 0/0 l'an : à Paris et à Marseille, dans les bureaux de l'administration; à Lyon, chez MM. Gallline et Cie, banquiers, et à Bordeaux, au secrétariat de la chambre de commerce.

AMORTISSEMENT ET TIRAGES D'OBLIGATIONS

1er décembre 1859, 1er janvier et 1er mars 1860. — **Chemin de fer de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 16 novembre 1859, et dont les numéros afférents à chaque emprunt se trouvent indiqués dans notre numéro du 19 novembre, page 948, renfermant l'avis officiel de ce tirage.

13 décembre. — **Chemin de fer d'Orléans.** — Tirage au sort d'actions et d'obligations dont on trouvera le détail à nos annonces de ce jour.

15 décembre. — **Chemin de fer Guillaume-Luxembourg.** — Tirage au sort de 31 obligations (emprunt du 1er novembre 1858), au siége de la succursale de la Compagnie, boulevard de Strasbourg, 68, à 2 heures de relevée. (Voir l'avis publié à nos annonces du 12 novembre.)

23 décembre. — **Chemin de fer de Lyon à Genève.** — Tirage au sort de 272 obligations des emprunts de 1855-57, au siége social, rue Laffitte, 17, à midi.

29 décembre. — **Chemin de fer de Bessèges à Alais.** — Tirage au sort de 43 obligations des emprunts de 1855, 56 et 57, au siége social, rue Bergère, 12, à 2 heures de relevée.

2 janvier. — **Chemin de fer de Paris à Lyon et a la Méditerranée.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er décembre et dont on trouvera le résultat officiel à nos annonces de ce jour.

ÉCHANGES DE TITRES

Depuis le 1er octobre. — **Société anonyme des Ports de Marseille.** — Echange des actions de l'ancienne Société contre les titres de la Société nouvelle, conformément aux statuts anonymes. (Voir l'avis placé en tête du journal du 15 octobre.)

F. G.

SOCIÉTÉ DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale extraordinaire du 28 novembre 1859.

Messieurs,

La période de fondation et d'installation est enfin terminée pour nos trois établissements; c'est le moment d'examiner en détail la situation de chacun d'eux, et de récapituler les dépenses occasionnées par les travaux de toute nature que nous avons dû exécuter, afin de mettre ces établissements à même de fonctionner avec avantage et de produire tous les résultats qu'ils sont susceptibles de donner.

Ces dépenses, au reste, ne sont point autres que celles déjà soumises à votre approbation dans nos assemblées antérieures, augmentées d'une somme relative à l'agrandissement de l'usine à gaz (augmentation reconnue nécessaire et autorisée par délibération du conseil municipal de Marseille en date du 3 novembre 1859), et d'une somme suffisante pour le règlement des comptes relatifs au chemin de fer et pour compléter le fonds de roulement.

Nous vous entretiendrons séparément de chacun de nos établissements.

BULLETIN DES RECETTES DE LA SEMAINE

LIGNES	DATES DE LA SEMAINE.	1859 Kilomètres exploités	1859 RECETTES BRUTES	1859 RECETTES PAR KIL.	1858 Kilomètres exploités	1858 RECETTES BRUTES	1858 RECETTES PAR KIL.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en plus.	DIFFÉRENCE PAR KILOMÈTRE SUR 1858 en moins.
								0/0	0/0
EST (1)	Du 19 au 25 novembre..	1651	1,207,974 48	731 60	1611	1,084,391 53	673 39	8 67	» »
ORLÉANS (1)	19 — 25 — ...	1475	1,200,062 48	874 62	1475	1,232,763 37	835 77	4.65	»
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE (1)	19 — 25 — ...	1406	2,001,752 52	1,423 72	1363	1,769,978 45	1,298 59	9.63	»
OUEST (1)	19 — 25 — ...	1195	952,661 13	797 20	1145	751,679 04	656 49	21.43	»
NORD (1)	19 — 25 — ...	964	1,294,324 62	1,342 »	919	1,152,483 52	1,253 »	12 31	»
MIDI (1)	19 — 25 — ...	793	432 505 71	545 40	793	363,264 84	458 09	19.06	»
LYON A GENEVE	19 — 25 — ...	231	117,619 07	509 17	229	89,346 35	390 15	30.50	»
ARDENNES (1)	19 — 25 — ...	164	66,803 04	407 33	140	45,148 92	322 49	81.88	»
DAUPHINÉ	19 — 25 — ...	134	51,424 08	384 20	134	40,672 82	303 52	26.58	»
BESSÈGES A ALAIS (1)	19 — 25 — ...	33	28,206 65	703 23	33	26,113 75	791 23	»	11.13
AUTRICHIENS (2)	19 — 25 — ...	1323	809,490 76	611 86	1323	691,349 04	522 56	17.08	»
RÉSEAU DU Sud de l'Autriche, Lombard-vénitien et Italie centrale — Ligne de Trieste	19 — 25 — ...	1185	1,009,979 57	852 30	1093	661,752 »	605 »	40.87	» »
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Alicante	12 — 18 — ...	482	269,163 59	556 36	455	186,522 77	409 94	35.71	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — Madrid à Guadalajara	12 — 18 — ...	57	16,651 38	292 63	»	»	»	»	»
UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES	20 — 26 — ...	275	51,770 68	188 25	196	37,946 35	193 80	» »	2.76
VICTOR-EMMANUEL	5 — 11 — ...	214	98,934 45	462 31	214	98,963 34	453 10	2.02	»
OUEST SUISSE	19 au 25 — ...	97	28,045 06	289 »	80	22,222 52	277 »	4.02	»

(1) Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

(2) Nous reproduisons à notre tableau général des recettes le bulletin officiel publié par la Compagnie en *florins*; mais pour l'uniformité de notre bulletin comparatif, nous établissons les recettes brutes et kilométriques comparées d'une semaine à l'autre en *francs*, en calculant pour les deux semaines sur le change authentique du 25 novembre 1859 (2.02).

Digitized by Google

MINES DE PORTES.

L'obstacle qui s'opposait jusqu'à présent au développement de nos mines était, vous le savez, la difficulté du transport des charbons.

Aussi, notre première préoccupation, après la constitution de notre Société, fut-elle de doter nos mines, aux meilleures conditions possibles, d'un moyen de transport facile et économique; c'était en effet le complément indispensable de notre établissement.

Nous eûmes d'abord l'espérance d'atteindre ce résultat, sans vous imposer le lourd sacrifice que nécessitait la construction d'une voie ferrée.

Des négociations furent ouvertes avec deux Compagnies possédant des chemins de fer dans notre voisinage; l'une et l'autre paraissaient d'abord disposées à construire, à leurs frais et dans un bref délai, l'embranchement nécessaire pour nous rattacher aux grandes voies ferrées de la Méditerranée. Mais tantôt les lenteurs apportées par ces Compagnies dans les négociations, tantôt leurs exigences déraisonnables, nous obligèrent à renoncer à ce projet, et nous dûmes revenir à notre première pensée qui était de faire aux frais de notre Compagnie cette construction dont il nous était impossible de nous passer.

La situation des Mines de Portes, entourées de hautes montagnes, augmentait singulièrement les difficultés de cette construction, qui a rencontré, en effet, des obstacles de toute nature. Ne nous étonnons donc pas trop si elle a duré plus longtemps que nous ne l'avions espéré d'abord; il a fallu, croyez-le bien, autant d'énergie que de persévérance pour mener ce travail à bonne fin.

Mais aujourd'hui notre chemin de fer est enfin terminé et en cours d'exploitation. Tous les transports par voitures ont été supprimés depuis le mois de septembre.

Dans l'une de nos précédentes réunions, nous vous avons expliqué que le chemin de fer de Portes présentait un développement de construction de 13 kilomètres 900 mètres; qu'il se composait de deux plans inclinés ascendants, où les charbons sont élevés par des machines fixes, et enfin de plusieurs plans inclinés descendants sur lesquels les wagons sont mis en mouvement par leur propre poids (les pleins remontant les vides).

Ce système, appelé *bis-automoteur*, est établi dans notre voisinage aux mines de la Grand-Combe, où il fonctionne avec le plus grand succès depuis plus de quinze années; c'était, au surplus, le seul qui pût être établi au milieu de nos montagnes et avec les pentes abruptes qu'elles présentent dans toutes les directions.

Si quelques doutes avaient pu s'élever sur le succès de ce travail, le résultat obtenu les aurait détruits, car les premières épreuves sont d'autant plus concluantes, qu'elles ont été faites avec un matériel encore incomplet, et avec des ouvriers qui sont loin d'être formés à ce genre de travail entièrement nouveau pour eux.

Malgré ces conditions incomplètes, nous avons pu facilement faire circuler de 18 à 20 wagons, en une heure, sur chacun de nos plans inclinés; et comme nos wagons contiennent au moins 3 tonnes et demie, c'est un chiffre de 60 à 70 tonnes par heure que nous pourrions déjà transporter, soit de 1,400 à 1,600 tonnes par vingt-quatre heures, c'est-à-dire plus de 500,000 tonnes par an; ce chiffre, vous le voyez, dépasse toutes les espérances que nous vous avions exprimées.

Nous ajouterons que nos voisins, dans les mines de la Grand'Combe font circuler sur leurs plans inclinés construits d'après le même système, 35, 40 et même 45 wagons par heure.

Nos wagons sont, il est vrai, plus lourds parce qu'ils ont plus de capacité.

Mais il n'est pas douteux, aujourd'hui, que nous pourrons aisément, lorsque le personnel sera entièrement formé, faire circuler, par heure, au moins 30 wagons contenant ensemble 105 tonnes de charbons, c'est-à dire transporter, en fonctionnant seulement pendant douze heures de jour, plus de 400,000 tonnes par an.

En considérant que la consommation de la France est de 12 millions de tonnes par an et que l'étranger en fournit la moitié, vous comprendrez l'avenir qui est réservé à nos mines si, comme nous n'en doutons pas, l'expérience prouve que les charbons français valent les charbons anglais. Déjà l'administration de la marine a pris la résolution de ne plus s'approvisionner que de charbon français; aussi espérons-nous atteindre un jour l'écoulement des 400,000 tonnes par an que nous pouvons extraire et que désormais, grâce à notre chemin de fer, nous pouvons transporter sans difficulté et avec économie.

Le prix de revient du transport sur notre chemin de fer a été aussi l'objet de toute notre attention, avant comme après sa mise en activité. Désirant nous rendre un compte exact de la dépense que le transport de nos charbons nous occasionnerait, nous avions prié M. Bourdaloue, ingénieur du plus grand mérite, inventeur du système des plans inclinés bis-automoteurs, et qui a dirigé ceux de la Grand'Combe pendant onze années, de visiter nos travaux et de chercher à fixer avec nous le budget des dépenses journalières que devait occasionner l'exploitation de notre chemin de fer.

Cet honorable ingénieur a bien voulu faire une visite complète de nos différents ouvrages, et nous a ensuite exprimé l'opinion qu'après les premiers mois d'épreuve, pendant lesquels il y a des tâtonnements, des incertitudes inévitables, nous pourrions évaluer nos dépenses journalières suivant les indications ci-après :

47 manœuvres employés à accrocher et décrocher les wagons, 2 mécaniciens, 2 chauffeurs, 4 cantonniers, ensemble 55 ouvriers à raison de 2 fr. 50 par jour, soit.	137 fr.	50 c.
Chef-conducteur des manœuvres	5	»
Charbons pour les machines (6 tonnes et 1/2, à raison de 8 fr. la tonne), soit	52	»
Entretien et réparations de la voie, des rails, des wagons, des câbles, des machines, 50,000 fr. par an, soit par jour	132	50
Total de la dépense journalière	327 fr.	» c.

Nos données pratiques depuis l'ouverture de notre chemin de fer jusqu'à ce jour nous démontrent l'exactitude de ces chiffres, dont nous nous rapprochons de plus en plus; et tout nous porte même à croire qu'ils ont été exagérés sur plusieurs points. Du reste, M. Bourdaloue, lui-même ne nous les a jamais présentés que comme étant le maximum des dépenses possibles d'une exploitation régulière et permanente.

En prenant donc ces chiffres pour base, on voit que pour 327 tonnes à transporter par jour, les frais de transport seront de 1 fr. par tonne; que pour 700 tonnes, les frais ne seront guère que de 50 centimes, la dépense étant à peu près la même dans tous les cas.

Si à cette somme nous ajoutons les frais de déchargement des charbons à l'extrémité de notre chemin de fer et de rechargement dans les wagons du chemin de la Méditerranée, et les frais de transport jusqu'à Alais, qui s'élèvent ensemble à 1 fr. 50 c. environ, nous reconnaîtrons que ces transports, depuis les mines de Portes jusqu'à Alais, qui nous coûtaient autrefois de 8 à 10 francs par tonne, ne nous reviendront pas maintenant à plus de 2 fr. ou 2 fr. 50 c.

Le but que nous nous proposions a donc été complétement atteint sous tous les rapports, et la difficulté non plus que le prix des transports n'arrêtera plus maintenant les développements de notre production.

Un travail aussi considérable, les dépenses si importantes d'aménagement que nous avons faites, ne se justifient que par la grande richesse houillère de nos concessions; vous connaissez déjà la plupart de nos couches, mais des travaux plus récents ont amené la découverte de nouvelles couches qui n'avaient pas encore été signalées et qui portent à un chiffre considérable la richesse de nos mines. Voici du reste les différentes couches dont se compose le gisement des mines de Portes; nous allons vous en donner le détail :

Dans la partie supérieure on rencontre d'abord la couche de la Croix de Poldie ou du Chauvel, qui, en moyenne, a environ 3 mètres de puissance ou d'épaisseur, et . . .	3m,00
Vient ensuite un banc de rocher de 150 mètres, et au-dessous se trouve la couche Anonyme, d'environ 80 centimètres d'épaisseur.	0m,80
Puis un nouveau banc de rocher de 74 mètres, et au-dessous la couche Sainte-Barbe, d'une épaisseur d'environ 1 mètre.	1m,00
Au-dessous, 32 mètres de rocher, puis la couche Dumazer, de.	1m,50

Enfin viennent ensuite, et toujours

Digitized by Google

en descendant, les couches suivantes, séparées aussi par des rochers :

Couche Rouvière, 90 centimètres d'épaisseur	0m,90
Grande couche du Canal, 1 mètre d'épaisseur	1m,00
Petite couche du Canal	0m,60
Couche Jenny	0m,60
Couche Terrenoire	1m,80
Couche Palmesalade	1m,00
Couche Verrue en quatre bancs	3m,00
Couche de la Grande-Baume, reconnue récemment	1m,00
Puissance ou épaisseur de toutes les couches réunies	19m,20

Le terrain houiller dans l'ensemble de notre concession est d'environ 8 kilomètres carrés.

Nos douze couches se prolongent sur la plus grande partie de cette superficie. Aussi a-t-on évalué, en tenant largement compte des dérangements et autres accidents de toute nature, que les mines de Portes pourraient aisément suffire à une exploitation de plus de cent cinquante années, c'est-à-dire trois fois plus que la durée de notre Société, même en livrant à la consommation une quantité de 300,000 tonnes par an.

Nous devons ajouter qu'il y a encore des parties inexplorées dans notre concession, et en outre que si nous avons jugé inutile de pousser nos recherches et nos sondages à une plus grande profondeur, nous avons cependant de fortes raisons de croire qu'au-dessous des couches dont nous venons de vous donner le détail, se trouvent d'autres richesses réservées pour des temps plus éloignés.

Nous n'avions pas seulement à nous inquiéter de la quantité de la houille dans notre bassin ; la constatation de la qualité n'avait pas moins d'importance, et nous nous sommes attachés depuis longtemps d'abord à la reconnaître par nous-mêmes, et ensuite à la faire apprécier sur tous les points de consommation.

Les faits les plus patents sont bientôt venus démontrer que notre houille est d'une qualité supérieure, car les meilleures couches sont encore presque vierges dans nos mines ; aussi avons-nous fait admettre nos charbons à participer aux fournitures de l'Etat pour l'administration de la marine impériale, et nous avons depuis lors passé deux marchés. Nos cokes ont été employés avec avantage, non-seulement par notre usine de Saint-Louis, mais encore par les chemins de fer romains et par le chemin de la Méditerranée.

D'un autre côté, la consommation de notre charbon a augmenté et augmente encore chaque jour dans notre usine à gaz, et nous avons la certitude aujourd'hui que, tant pour la fabrication du gaz que pour le chauffage des cornues, l'usine à gaz de Marseille emploiera 75 0/0 de sa consommation totale en charbon de Portes. Enfin, dans toutes les villes principales du Midi, nous avons établi des entrepôts, et l'extension successive de notre clientèle nous démontre que la qualité de nos charbons est partout appréciée comme elle le mérite.

La constatation de tous ces faits nous autorisait donc, et même nous obligeait à développer sur une grande échelle les travaux nécessaires à l'exploitation de richesses aussi abondantes.

Aussi, sommes-nous entrés sans hésitation dans la voie qui nous était tracée par cette situation.

On n'arrive pas, Messieurs, sans de grands efforts et sans de grandes dépenses, à se mettre en mesure de produire et livrer chaque jour plus de 800 tonnes de charbon, et c'est ce pendant à ce résultat que nous sommes parvenus.

Nous avons pratiqué dans notre concession douze galeries ou descenderies qui sont déjà pour la plupart en exploitation, savoir :

1° La galerie Sainte-Amélie par laquelle on exploite la couche Terrenoire, et qui peut donner dès à présent au moins 250 tonnes de charbon par jour, ci	250
2° La galerie de Sainte-Emma par laquelle on exploite également la couche Terrenoire, et en outre la couche Jenny, et qui est susceptible de produire au moins 125 tonnes par jour	125
3° Le plan incliné, n° 1, par lequel on exploite la grande couche du Canal, et qui peut produire au moins 125 tonnes par jour	125
4° Le plan incliné, n° 2, par lequel on exploite la même couche, et qui peut produire aussi au moins 125 tonnes par jour	125
5° Le plan incliné, n° 3, par lequel on exploite la couche Rouvière et la couche Jenny, et qui peut donner au moins la même quantité	125
6° La galerie Werbrouk, par laquelle on exploite la couche Dumazer, la couche Anonyme et la couche Sainte-Barbe	50
7° La galerie des Blachères, par laquelle on exploite une partie de la couche du Chauvel	25
8° La galerie Saint-Urbain, par laquelle on exploite la couche Palmesalade et la couche de la Grande-Baume	25
9° La galerie Sainte-Barbe, par laquelle on exploite la couche du même nom	25
Total des charbons que la mine peut dès à présent produire chaque jour, Tonnes.	875

Ajoutons que d'autres travaux ont été commencés et produiront à leur tour, dès que nous en aurons besoin, des quantités importantes.

Ainsi la galerie de l'Oguègne, la galerie d'Ecoulement, la galerie du Chauvel, le puits Siméon, le puits Mirès, le puits d'aérage qui dépend du puits Mirès, contribueront à leur tour à accroître notre production, et si nous n'avons pas poussé plus loin ces divers travaux, c'est que les quantités que nous pouvons produire ont suffi jusqu'à présent aux débouchés.

Mais en quelques mois le puits Mirès notamment et le puits d'aérage pourraient être amenés à produire au moins 400 tonnes par jour, et la galerie du Chauvel au moins 200 tonnes.

Nous avons, vous le voyez, des ressources assurées pour l'avenir comme pour le présent.

Il ne suffisait pas de pratiquer des galeries et des puits pour arriver à extraire la houille. Dans quelques-unes de nos galeries les wagons contenant les charbons descendent par leur propre poids sur une pente préparée à cet effet ; mais dans d'autres, de même que dans les puits, les charbons doivent être remontés par la force de la vapeur. Aussi avons-nous dû établir dans notre mine neuf machines à vapeur employées à l'extraction du charbon, à l'épuisement des eaux, au creusement des puits et à d'autres usages.

En outre, il nous faut chaque jour amener les wagons de la mine, des différents points de l'exploitation, qui sont fort éloignés les uns des autres, jusqu'au pied de notre plan incliné.

Aussi, indépendamment de notre chemin de fer principal dont le développement est, ainsi que nous venons de vous l'expliquer, de près de 14 kilomètres, nous avons dû établir dans toutes les directions d'autres chemins de fer d'exploitation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, et qui présentent dans leur ensemble un développement total de plus de 27 kilomètres.

Ces transports continuels, depuis les différents points d'exploitation jusqu'au pied du chemin de fer, nécessitent aussi l'emploi d'un grand nombre de wagons de mine ; nous en possédions déjà 376 lors de notre dernier inventaire.

Enfin, Messieurs, le charbon n'est pas toujours livré tel qu'il sort de la mine, il faut souvent le préparer pour les besoins du commerce ; aussi avons-nous été obligés d'établir une machine destinée à laver et à cribler les charbons, et des fours au nombre de 409 pour la transformation du charbon en coke. Un atelier de travail était également indispensable pour la réparation de toutes ces machines et du matériel important employé à l'exploitation et aux transports.

Ajoutons que la situation de nos mines, dans une vallée profonde, au bord d'un torrent, entre deux montagnes, nous a obligés à faire des travaux de défense très-onéreux, tant contre les éboulements des terres que contre l'irruption des eaux, et vous reconnaîtrez que nous n'avons pas pu, sans de très-grands sacrifices, fonder un établissement complet comme celui que nous possédons aujourd'hui, et qui du reste nous met à même de soutenir avec avantage la concurrence que pourraient nous faire les autres Compagnies rivales.

L'ensemble de ces travaux réparti sur les cinq années qui viennent de s'écouler, a nécessité une dépense totale de 6,836,154 fr. 76 c., savoir :

1° Pour le développement des aménagements, les acquisitions de terrains, de matériel, la composition du fonds de roulement, etc., etc., les rachats de traités onéreux antérieurs à la Compagnie, le service des intérêts pendant la

Digitized by Google

construction de ces travaux, une somme de. . . . . Fr. 4,303,115 79

2° Pour la dépense du chemin de fer sur un développement total de près de 14 kilomètres pour acquisitions de terrains, de matériel fixe, de matériel roulant, acquisition de rails, maçonneries, terrassements, etc., une somme de. 2,533,038 97

Ce qui forme un total de fr. 6,836,154 76

Sur quoi il y a à déduire :

1° La somme de 1,500,000 fr. qui avait été dans le principe destinée par nos statuts à payer diverses dépenses et notamment celles d'aménagement, cl. . Fr. 1,500,000 »

2° La somme de 2,000,000 fr. également destinée par les statuts à payer les dépenses du chemin de fer, cl. 2,000,000

Ensemble.. 3,500,000 fr. 3,500,000 »

Il y a donc eu un accroissement de dépense de. 3,336,154 76

tant sur la construction du chemin de fer que sur toutes les autres dépenses de la Société et les frais d'installation de la mine.

Et si vous considérez, Messieurs, à quel degré de développement nous sommes parvenus, vous reconnaîtrez que pas un établissement, en France, n'est parvenu à acquérir cette importance, si ce n'est après une période de temps beaucoup plus longue et avec une dépense beaucoup plus considérable.

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

A l'époque où le privilége de l'éclairage de la ville de Marseille nous fut concédé, nous rencontrâmes, vous vous le rappelez, une opposition violente de la part des Compagnies établies antérieurement.

Le droit de la ville et le nôtre étaient tellement positifs, que nous espérions le voir reconnu par les Compagnies établies avant nous; néanmoins, par un sentiment de conciliation compatible avec vos intérêts, nous comptions leur proposer de nous céder, à titre de transaction, leurs établissements, leur matériel et leur canalisation.

Il y avait tout avantage pour ces Compagnies à accepter notre proposition, puisqu'elles utilisaient ainsi des objets qui, sans cela, devenaient sans valeur, et d'un autre côté, il eut été aussi beaucoup plus économique pour nous de réaliser cette combinaison.

Mais au lieu d'écouter nos propositions de conciliation qui étaient indiquées par l'intérêt bien entendu des deux parties, ces Compagnies (sauf pourtant la moins importante d'entre elles) ont préféré courir les chances d'un procès dont l'issue leur a été funeste.

Et quant à nous qui avons vu triompher notre cause à tous les degrés de juridiction, nous avons été obligés de créer une usine et une canalisation entièrement nouvelles.

Nous y trouverons sans doute, et nous y trouvons même déjà des avantages réels; le matériel de toute sorte, et notamment les tuyaux de canalisation dureront plus longtemps, et nous servent déjà en rendant la fabrication plus économique, et en diminuant les fuites et les pertes de gaz.

Mais il n'en a pas moins fallu pour établir tout à neuf, faire plus de dépenses qu'il n'en avait été prévu, et dépasser par conséquent le capital fixé par les statuts.

Il a donc fallu tout faire à nouveau dans notre établissement, et cette circonstance était d'autant plus impérieuse pour nous, que l'accroissement continu de la population dans la ville de Marseille nous obligeait à fonder notre usine et ses dépendances sur une plus large échelle.

Aussi, nous avons voulu dès le début, nous établir sur un emplacement assez vaste pour suffire à tous les besoins de l'avenir, et nous avons acquis un terrain de 33,000 mètres, beaucoup trop étendu sans doute pour le présent, mais qui un jour sera utilisé.

Nous avons acquis également, comme nous vous le disions tout à l'heure, l'une des usines qui existaient avant la nôtre, et dont les propriétaires ont été assez bien inspirés pour traiter avec nous.

Cette usine ne nous sert pas pour la fabrication, du moins quant à présent, mais nous emmagasinons dans son gazomètre le gaz destiné au quartier du Prado où cette usine est située, et sous ce rapport, elle nous rend déjà des services qui prendront encore plus d'importance dans l'avenir.

Dès la création de notre usine d'Arenc, nous avions construit deux halles comprenant 14 fours chacune, et 3 gazomètres d'une capacité de 15,000 mètres cubes; mais à peine cette première installation était-elle terminée, que l'extension de la ville de Marseille, marchant plus rapidement encore que nous ne l'avions prévu, nous obligeait à construire une troisième halle et un quatrième gazomètre.

Aujourd'hui nous possédons 3 halles contenant 36 fours et 324 cornues suffisant pour la fabrication de 25,000 mètres cubes de gaz par jour, et 4 gazomètres d'une capacité de 25,000 mètres cubes également.

Cette quantité de 25,000 mètres cubes qui donnerait par an plus de 9 millions de mètres, paraît au premier abord exorbitante, puisque nous ne débitons pas encore 5 millions de mètres cubes par années; mais nous vous ferons remarquer que la consommation n'est pas également répartie sur tous les mois de l'année, et si les dernières constructions que nous venons de faire nous donnent toute sécurité pour plusieurs années, cependant elles ne dépassent pas tellement les nécessités du présent qu'on puisse les considérer comme superflues.

Notre canalisation s'est également étendue et s'étend chaque jour; elle dépasse aujourd'hui 92 kilomètres.

Cette canalisation se divise en deux parcours, l'un destiné à desservir les ports et les quartiers inférieurs, et l'autre desservant les quartiers plus élevés et où se trouvent de nombreuses inégalités de terrain qui exigent une pression plus considérable.

Cette division a pour but d'éviter une partie des pertes du gaz, les pertes étant toujours moins grandes dans les tuyaux où la pression est moins forte.

Du reste, ces deux parcours peuvent être mis en communication toutes les fois que les besoins du service l'exigent.

Notre usine comprend encore une maison d'administration, de vastes magasins à charbon, une distillerie pour les goudrons actuellement en construction, un double système d'extracteurs mus par deux machines à vapeur, et qui a pour but de supprimer la pression dans les cornues de manière à éviter les pertes de gaz, d'augmenter par conséquent le gaz produit par une même quantité de charbon, et, en outre, de prolonger la durée des cornues.

Nous possédons encore des épurateurs suivant le système Laming et Mallet adopté par la Compagnie parisienne, puis des colonnes à coke, des condenseurs et des laveurs destinés à préparer et à faciliter l'épuration.

Nous avons établi un télégraphe indispensable pour mettre les bureaux de Marseille en rapport continuel et immédiat avec l'usine à gaz

Enfin, il nous a fallu faire pour la plupart des clients l'avance des frais de branchement et leur fournir des compteurs, et ces deux objets ont à eux seuls exigé une avance de plus de 460,000 fr.

Vous le voyez, Messieurs, pour fonder une usine complète comme la nôtre, il faut bien des détails et bien des dépenses. Mais les bénéfices que nous assure dès à présent notre usine à gaz nous récompenseront largement de ces sacrifices.

Les dépenses totales de notre usine à gaz, y compris les dépenses antérieures à la Société, se sont élevées à ce jour à fr. 4,609,115 34

suivant le détail que nous allons vous présenter.

La somme allouée dans le principe pour cette dépenses était de fr. 3,600,000 »

Plus le remboursement des dépenses antérieures à la Société s'élevant à. . . . . fr. 150,004 35 3,750,004 35

Il y a donc un excédant actuel de. . . . . fr. 859,110 99

Nos dépenses ont été augmentées par l'acquisition de terrains de 33,000 mètres dont nous vous entretenions tout à l'heure, et sur lesquels 24,000 mètres ne sont pas encore employés; ces 24,000 mètres représentent à eux

Digitized by Google

seuls aujourd'hui une valeur de plus de 300 mille francs.

Nos dépenses sont encore augmentées par le service des intérêts pendant la construction, par le remboursement fait à la ville de Marseille des excédants payés à la Compagnie continentale, et enfin par l'augmentation des fours, des gazomètres nécessités par l'accroissement de la consommation.

Le conseil municipal de la ville de Marseille, après un examen approfondi de notre organisation, a reconnu lui-même, comme nous vous l'expliquerons dans un instant, que les dépenses à effectuer pour l'usine à gaz devaient être portées de 3,600,000 fr. à 5,000,000 fr.

HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE SAINT-LOUIS.

Notre établissement de Saint-Louis, Messieurs, a été créé et installé d'une manière aussi complète et avec la même sollicitude pour l'avenir que notre usine à gaz et nos mines de Portes.

Nous avons construit à Saint-Louis, vous le savez, deux hauts-fourneaux de 15 mètres avec leurs halles de coulées; ces deux hauts-fourneaux sont complétement organisés et en état de produire par jour 30 tonnes de fonte grise, c'est-à-dire 10,800 tonnes par an, ou bien 40 tonnes par jour de fonte blanche, soit 14,400 tonnes par an.

Deux machines soufflantes de la force de 80 chevaux chacune ont été établies pour le service des deux hauts-fourneaux.

Près des hauts-fourneaux, nous avons construit une halle à coke, une halle de chargement, une halle de moulage, avec deux cubilots, grues et outillage, un système de routes et parcs à minerais, un grand réservoir d'eau avec une machine locomobile.

A cette usine déjà complète par elle-même, nous avons joint une fonderie de seconde fusion, avec quatre grues pour les grosses pièces; deux cubilots avec leur machine soufflante de la force de douze chevaux, un atelier et magasin de modèles.

Nous avons dû établir, en outre, un atelier de forge et d'ajustage; enfin de vastes magasins, une maison d'administration et plusieurs logements d'ouvriers.

Toute cette usine et ses accessoires ont été fondés suivant les indications fournies par les derniers progrès de la science, et elle est en état de répondre à toutes les demandes qui nous seront faites dans la spécialité pour laquelle nous l'avons créée.

Ainsi, des projectiles nouveaux, appelés ogive-cylindriques, ont été commandés par le ministère de la marine à différentes usines; nous avons eu dans cette commande une part plus faible que nous ne l'aurions désirée; mais nous n'en avons pas moins eu la satisfaction de voir que nous réussissions dès le premier jour, grâce à la qualité de notre fonte sans doute, et à l'habileté de notre personnel, dans un travail où avaient échoué d'autres usines beaucoup plus anciennes.

Si donc nous devons voir revenir, comme il n'est pas possible d'en douter, la prospérité de l'industrie métallurgique, il est hors de doute que l'usine de Saint-Louis nous sera extrêmement utile non-seulement par les bénéfices que nous donneront les 12 ou 14,000 tonnes de fonte qu'elle nous produira chaque année, mais encore parce qu'elle nous fournira un débouché pour 25 ou 30,000 tonnes de charbon menu qui sera un grand élément de succès pour les mines de Portes.

La dépense totale de nos hauts fourneaux, fonderies de première et seconde fusion, avec tous les accessoires que nous venons de vous signaler, y compris les dépenses antérieures à la Société, s'est élevée à fr... 3,156,284 44

La somme affectée à cette dépense par les statuts était de..... 2,000,000 »

Plus le remboursement des dépenses antérieures à la Société s'élevant à 688,178 45

soit..... fr. 2,688,178 45

Il y a donc un excédant de. 468,105 99

Lorsque nous avons fondé les usines de Saint-Louis, l'industrie métallurgique était, vous vous le rappelez, extrêmement florissante; à cette époque des concessions importantes de chemins de fer présentant un développement d'environ 10,000 kilomètres, venaient d'être faites à différentes compagnies, qui devaient les construire dans une courte période de temps; ces concessions devaient amener la consommation de plusieurs millions de tonnes de fer.

C'est sous l'influence de ces besoins que les hauts-fourneaux de Saint-Louis ont été fondés.

Nous nous proposions même, en vue de ces circonstances, de construire un plus grand nombre de hauts-fourneaux pour répartir nos frais généraux sur des quantités plus considérables, et arriver ainsi à produire la fonte à bas prix.

Mais quelques mois plus tard est survenu le décret du 25 octobre 1855 qui autorisait l'entrée, pendant trois années, des fers étrangers destinés aux constructions maritimes; en même temps et vers la même époque, les Compagnies concessionnaires des nouvelles lignes de chemins de fer furent autorisées à retarder et à prolonger la construction de ces nouvelles lignes; c'est alors que l'industrie métallurgique est entrée dans cette crise regrettable dont elle n'est pas encore sortie, et les établissements nouveaux durent en souffrir, vous le comprenez, beaucoup plus encore que les anciennes usines, en possession depuis longtemps de commandes considérables et d'une clientèle importante.

Aussi, Messieurs, nos premières années d'exploitation ont elles été très-difficiles, et nous ont-elles amenés à faire des sacrifices qui sont l'unique cause de notre excédant de dépenses.

Nous venons, Messieurs, de vous faire connaître dans tous leurs détails les constructions, les travaux, les ouvrages de tout genre que nous avons dû créer dans nos trois établissements. Si vous ajoutez les approvisionnements considérables que nous avons préparés et amassés pour chacun d'eux, vous reconnaîtrez qu'une installation si complète n'a pu se faire sans de grandes dépenses.

Voici les états de ces dépenses tels que nous les avons présentés dans nos assemblées précédentes, si ce n'est toutefois que ces états ont été continués et mis au courant jusqu'au 30 septembre dernier, en y ajoutant les intérêts de notre dette jusqu'au 31 décembre.

(*Voir le tableau ci-contre, page 980.*)

Il résulte de ces états, Messieurs, et des faits que nous venons de vous exposer :

1° Que la Caisse générale des chemins de fer a fourni la totalité des capitaux qu'elle était tenue de verser, en vertu de nos statuts, pour chacun de nos établissements;

2° Qu'elle a en outre fourni les deux millions de francs qu'elle devait avancer pour la construction du chemin de fer de Portes, en vertu des statuts et dont elle devait être remboursée par une création de titres, suivant les mêmes statuts;

3° Enfin que la même Caisse a encore fait l'avance, ainsi qu'il en a été rendu compte dans les précédentes assemblées, des capitaux nécessaires en sus du capital social, pour compléter nos divers établissements, et qui s'élèvent maintenant à 3,936,897 fr. 59 cent., suivant compte arrêté au 31 décembre prochain, savoir :

533,038 fr. 97 c. pour compléter les dépenses du chemin de fer, ci.... 533,038 97

2,498,564 fr. 42 c. pour compléter les dépenses de toute nature, d'aménagement des mines de Portes, les installations et les frais de tout genre..... ..... 2,498,564 42

449,881 fr. 33 c. pour compléter les dépenses faites à ce jour pour l'usine à gaz..... 449,881 33

Et 455,412 fr. 87 c. pour compléter l'installation des usines de Saint-Louis..... 455,412 87

Total..... 3,936,897 59

Si vous voulez prendre la peine, Messieurs, de réfléchir à tout ce qui a été exécuté dans nos trois établissements, aux mécomptes qu'on rencontre toujours dans des travaux aussi importants et aussi variés; enfin à la nécessité de payer les intérêts du capital social pendant le temps de la fondation, vous ne vous étonnerez pas que nos prévisions aient été dépassées, et que pour nos trois établissements nous ayons été obligés de demander à la Caisse générale des chemins de fer un excédant de 3,936,897 fr. 59 c.; vous reconnaîtrez au contraire que ces dépenses avaient été rendues inévitables

Digitized by Google

ACTIF.

Terrains	Usine à gaz	212.961 69		
	Hauts-fourneaux	479.478 94		
	Mines de Portes	95.969 54		788.410 17
Bâtiments et Travaux divers	Usine à gaz	2.605.760 69		
	Hauts-fourneaux	686.351 18		
	Mines de Portes	891.181 89		4.183.293 76
Chemins, Places et Gares	Usine à gaz	253.223 85		
	Hauts-fourneaux	136.356 29		
	Mines de Portes	278.071 21		667.651 35
Matériel général en service	Usine à gaz	409.895 43		
	Hauts-fourneaux	685.535 86		
	Mines de Portes	868.472 88		1.963.904 17
Frais de premier établissement	Usine à gaz	232.322 50		
	Hauts-fourneaux	432.557 87		
	Mines de Portes	1.373.509 00		2.038.390 27
Usine du Prado	Compagnie Marseillaise du gaz			76.953 13
Concession du Gaz	Usine à gaz			478.317 99
Chemin de fer de Portes	Etudes	11.156 25		
	Terrains	120.965 42		
	Construction	2.400.917 30		2.533.038 97
Débiteurs divers	Usine à gaz	61.631 20		
	Hauts-fourneaux	110.701 73		
	Mines de Portes	320.972 49		493.305 42
Profits et pertes	Hauts-fourneaux	3.414 16		
	Mines de Portes	49.436 28		52.850 44

Marchandises générales et fonds de roulement.

Marchandises générales	Usine à gaz	29.373 86		
	Hauts-fourneaux	443.974 25		
	Mines de Portes	117.672 95		591.021 06
Magasin général (approvisionnements)	Usine à gaz	230.443 75		
	Hauts-fourneaux	148.071 86		
	Mines de Portes	269.048 02		653.563 03
Caisse	Usine à gaz	12.026 25		
	Hauts-fourneaux	5.048 15		
	Mines de Portes	38.780 63		55.855 03
Effets à recevoir (en portefeuille)	Usine à gaz	205 »		
	Hauts-fourneaux	24.794 15	24.999 15	1.325.438 87
Les valeurs ci-dessus détaillées s'élèvent ensemble à fr.				14.601.554 54

Ces valeurs ne représentent que les dépenses de toute nature faites dans les établissements ; il y a à ajouter :

1° Le prix et la valeur de la propriété des mines;
2° Le prix et la valeur du privilége de l'éclairage au gaz de la ville de Marseille.

Ces deux objets représentant dans la Société une valeur de 8.000.000 »

CE QUI PORTE L'ACTIF GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ A 22.601.554 54

PASSIF.

Versements effectués en dehors du prix et de la valeur des mines de Portes, du prix et de la valeur du privilége de l'usine à gaz de Marseille.	Usine à gaz	3.750.004 35		
	Hauts-fourneaux	2.688.178 45		
	Mines de Portes	1.500.000 »		7.938.182 80
Caisse de secours	Usine à gaz	1.111 35		
	Hauts-fourneaux	907 45		
	Mines de Portes	23.571 55		25.590 35
Réserve	Usine à gaz	18.514 28		
	Hauts-fourneaux	10.285 67		
	Mines de Portes	32.992 80		61.792 75
J. Mirès et C^ie^	Usine à gaz	449.881 33		
	Hauts-fourneaux	455.412 87		
	Mines de Portes	5.031.603 39		5.936.897 59
Garanties	Mines de Portes	95.526 48		95.526 48
Créanciers divers	Usine à gaz	91.695 72		
	Hauts-fourneaux	1.500		
	Mines de Portes	152.460 54		245.656 26
Profits et Pertes	Usine à gaz			297.908.31
				14.601.554 54

par les circonstances dans lesquelles nous nous sommes trouvés.

Ainsi par exemple, en ce qui concerne les mines de Portes, nous avions à lutter contre des Compagnies rivales anciennes et puissantes, dont les établissements étaient en possession de tous les perfectionnements qui peuvent permettre d'extraire la houille, en grandes quantités, aux meilleurs prix possibles.

Il était indispensable de nous placer dans les mêmes conditions, si nous voulions obtenir le même prix de revient, et arriver à pouvoir lutter sans désavantage, sur les marchés du Midi, contre les produits de nos concurrents.

Et ce n'était pas sans de grands frais que nous pouvions parvenir à nous mettre sur le pied de l'égalité avec ces grandes Compagnies, qui ont elles-mêmes fait des dépenses énormes de premier établissement, et qui en outre, existant depuis un grand nombre d'années, ont pu, avec le temps, améliorer encore leur organisation par des dépenses successives et en quelque sorte insensibles pour elles, tandis que nous, au contraire, nous avons été obligés de les faire dès le début et toutes à la fois.

Dans cette situation, il eût paru peut-être préférable de fonder d'abord notre établissement houiller sur des bases restreintes, et de le développer ensuite, graduellement, à mesure que les circonstances l'auraient permis.

Mais ce développement progressif, n'était même pas possible, dans la situation où nous nous trouvions.

Les Sociétés voisines, qui nous avaient offert, dans le principe, de se charger de la construction de notre chemin de fer, exigeaient naturellement la garantie d'un tonnage important à transporter, afin d'assurer à leur capital une rémunération suffisante.

Et lorsque nous avons dû faire par nous-mêmes la dépense de cette construction, nous avons senti aussi la nécessité de fournir à ce chemin de fer, bien qu'il fût notre propriété particulière, le même aliment et le même tonnage qu'exigeaient les autres Compagnies ; autrement les frais de transport nous seraient revenus à un prix beaucoup trop élevé.

De là la nécessité de donner aux aménagements de notre mine et en général à tout notre établissement houiller un développement plus considérable que nous ne l'avions supposé d'abord.

En un mot, à mesure que nous avons approfondi cette matière, nous avons reconnu, et vous reconnaîtrez comme nous, Messieurs, que l'entreprise de Portes ne pouvait pas être une petite affaire, et qu'elle ne pouvait exister et présenter des avantages réels qu'à la condition d'être fondée sur une grande échelle.

Vous comprendrez dès lors que le capital affecté dans le principe à nos frais de premier établissement ait été insuffisant, et qu'il y ait eu nécessité de le dépasser.

De même pour l'usine à gaz, la nécessité où nous nous sommes trouvés, comme nous vous le rappellions tout à l'heure, de construire une usine et une canalisation entièrement neuves, et l'agrandissement de la ville de Marseille, plus rapide encore que nous ne pouvions le supposer, ont singulièrement modifié nos prévisions.

Cette situation, du reste, a été examinée et approfondie tout récemment par le conseil municipal de Marseille.

La ville de Marseille, en vertu du traité qui nous concède notre privilége, s'était réservée, vous vous le rappelez, de partager avec nous, mais au bout de seize ans seulement, les bénéfices produits par l'usine à gaz, et après toutefois qu'il aurait été prélevé en faveur du capital un bénéfice de 10 0/0.

Le capital primitif pour cet objet avait été fixé, non compris les dépenses antérieures à la formation de la Société, à 3,600,000 fr., et ne pouvait être augmenté sans le consentement de l'autorité municipale.

En conséquence de cette clause, et nous fondant sur l'augmentation de nos dépenses, par suite des causes indiquées plus haut, nous avons demandé l'autorisation de porter notre capital à 5 millions.

Cette demande a donné lieu à un rapport longuement et fortement motivé, où nos efforts et les résultats de nos travaux sont appréciés avec équité, comme nous devions l'espérer. Le rapporteur a fait remarquer notamment que nos principaux concurrents pour l'obtention du privilége de l'éclairage au gaz de la ville de Marseille, composés des notabilités de la Compagnie du Gaz parisien, avaient demandé à porter leur capital, non pas à 3,600,000 fr., ni même à 5 millions, mais bien à 7 millions. A la suite de ce rapport, le Conseil municipal, reconnaissant que l'ensemble des faits invoqués par nous était exact, nous a autorisés, à l'unanimité, à porter notre capital à 5 millions, suivant une délibération en date du 3 novembre courant.

Cette décision a d'autant plus d'importance à nos yeux, que nous avons toujours trouvé l'administration municipale de Marseille, non pas rigoureuse, mais extrêmement vigilante et jalouse des droits de la cité.

Nous ne sommes donc pas les seuls, vous le voyez, Messieurs, à constater la réalité des causes qui nous ont obligés à dépasser nos prévisions de dépenses.

En ce qui concerne les usines de Saint-Louis, notre augmentation de dépense provient uniquement des circonstances difficiles que nous avons traversées et que nous vous avons fait connaître plus haut.

Cet établissement, en effet, projeté à une époque où la métallurgie était dans tout son essor, n'a été terminé et mis en activité qu'au moment où a commencé la crise de l'industrie métallurgique, causée principalement par les faits que nous vous signalions tout à l'heure, c'est-à-dire l'entrée des fers étrangers, et l'autorisation accordée aux Compagnies de chemins de fer de suspendre et de prolonger la durée de construction des nouvelles lignes dont elles avaient obtenu la concession.

De là une série de mécomptes qu'il était impossible de prévoir, et qui se sont naturellement traduits par des excédants de dépense, mais qui heureusement touchent à leur fin.

En résumé, notre Société, pour compléter ses établissements, a dû réclamer de la Caisse générale des chemins de fer, comme nous vous le disions tout à l'heure :

1° Une somme de 2 millions prévue par les statuts pour la construction du chemin de fer de Portes.....	2,000,000 »
2° Et une autre somme de 3,936,897 f. 59 c. qui a été employée en sus de nos prévisions	3,936,897 59
Ensemble.....	5,936,897 59

Il importe, dans l'intérêt de la Société des gaz et hauts-fourneaux de Marseille, plus encore que dans l'intérêt de la Caisse générale des chemins de fer, que cette dette soit réglée et consolidée.

La Société des gaz et hauts-fourneaux de Marseille ne peut pas rester avec une dette, chaque jour exigible, de plus de 5 millions.

L'article 8 des statuts des 7, 8, 9 et 11 novembre 1854, relatif à la dépense des frais de construction du chemin de fer de Portes, était ainsi conçu :

ART. 8.

Il sera pourvu à la dépense nécessitée par les travaux de construction du chemin de fer de Portes à celui de la Méditerranée, soit au moyen d'une émission de nouvelles actions dont les prix et les conditions d'émission seraient déterminés par le Conseil d'administration, soit par un emprunt de deux millions de francs que le Conseil d'administration est, dès à présent, autorisé à traiter dans la forme et aux conditions qu'il croira les plus avantageuses. Cependant, l'intérêt sur les obligations de cet emprunt ne devra pas être inférieur à 5 0/0 ni l'amortissement au-dessous de 1 0/0. M. Mirès, audit nom, prend l'engagement de souscrire ou faire souscrire la totalité des obligations dudit emprunt.

Ainsi, d'après cet article des statuts, les dépenses du chemin de fer devaient être couvertes par une création d'actions ou d'obligations.

Vous jugerez sans doute si nous devons créer des actions ou des obligations.

Une création d'obligations présenterait de grands inconvénients.

Vous savez, Messieurs, que le conseil d'État n'admet à l'anonymat, si ce n'est dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, que des sociétés libérées de toute dette. Par conséquent, une création d'obligations nous empêcherait d'arriver à notre constitution en Société anonyme, et nous avons trop d'intérêt à atteindre le plus tôt possible ce résultat pour que nous négligions les moyens d'y parvenir.

Une création et une émission de nouvelles actions nous paraissent seules convenables dans les circonstances où nous nous trouvons.

Vous prévoyez sans doute ici, Messieurs, un autre obstacle : le placement des actions sera difficile dans un temps de découragement où

Digitized by Google

la plupart des valeurs industrielles sont délaissées et dépréciées.

Cette objection serait sérieuse en effet; mais nous nous hâtons de vous dire que, si vous décidez une nouvelle création d'actions, la Caisse des chemins de fer est prête à souscrire pour le montant de sa créance les actions que vous émettrez, au même taux de 300 fr. que les autres actions de la Société.

L'administration de la Caisse générale des chemins de fer a senti, en effet, combien il lui importait de donner de l'essor à une Société fondée par elle, et elle a compris tout l'avenir réservé à notre Société lorsqu'elle serait délivrée des liens qui ont arrêté son développement.

Cette proposition, Messieurs, sera appréciée par vous, nous n'en doutons pas, et nous n'hésitons pas à vous conseiller de l'accepter.

Il vous paraîtra nécessaire, comme à nous, de régler d'une manière définitive, non-seulement la dette flottante de notre Société, mais aussi le capital nécessaire pour l'accroissement prévu de l'usine à gaz, le règlement des dépenses du chemin de fer, et le fonds de roulement, sans lequel toute société a une exploitation difficile, et, dans la pensée que vous adopterez notre prévision, nous vous proposons d'ajouter à notre dette flottante de 5,936,897 francs 59 cent., une somme de 1,263,102 francs 41 cent., qui élèvera à 7,200,000 francs l'accroissement de notre capital.

Indépendamment des considérations que nous venons d'exprimer, nous ajouterons que cet excédant serait utile.

1° Pour le règlement et le solde de nos comptes avec l'entrepreneur de notre chemin de fer;

2° Pour achever quelques travaux accessoires qui sont le complément nécessaire de notre chemin de fer;

3° Pour subvenir aux dépenses faites pour l'usine à gaz et au développement probable de notre exploitation;

4° Enfin pour compléter le fonds de roulement de nos trois établissements.

Cette somme de 1,263,102 fr. 41 c. serait tenue à votre disposition par la Caisse générale des chemins de fer, qui nous en ferait la remise par parties au fur et à mesure de nos besoins.

Si vous acceptez cette proposition, à laquelle la Caisse des chemins de fer adhère de son côté, le nombre de nos actions, qui était de 48,000, sera augmenté de 24,000 et porté à 72,000.

Ici nous prévoyons une objection ou plutôt une réflexion toute naturelle. Nos trois établissements, qui pouvaient assurer de beaux bénéfices lorsque le nombre des actions était de 48,000, seront-ils encore suffisants pour faire espérer des dividendes convenables lorsque le nombre en sera porté à 72,000?

Nous nous empressons de vous faire observer qu'une forte partie de cette somme, celle de 2,000,000 de fr. destinée à la construction du chemin de fer, avait été déjà prévue par nos statuts.

Vous remarquerez encore, Messieurs, que ce n'est pas un accroissement effectif du capital de 7,200,000 fr., puisque dans cette dépense le chemin de fer figure pour 2,500,000 fr., et l'usine à gaz, comme accroissement nouveau de dépense autorisé par le conseil municipal, figure pour 1,400,000 fr. ensemble 3,900,000 fr., et que l'excédant, dont une partie, 1,263,102 fr. 41 c., reste disponible, a été employé en grande partie en travaux d'aménagement pour élever nos extractions de houille à un chiffre très élevé afin d'obtenir le double résultat de fournir un aliment au chemin de fer et de réduire le prix de revient en augmentant les quantités extraites.

Du reste, Messieurs, nous pouvons, quant aux revenus futurs, vous rassurer complétement par la comparaison avec d'autres établissements qui, placés dans des conditions moins avantageuses sous le rapport de la multiplicité des ressources, produisent cependant de très-grands bénéfices. Par exemple, la société de mines de la Grand'Combe distribue chaque année des dividendes qui s'élèvent à plus de 1,500,000 fr., et cependant elle est encore grevée d'une forte dette, tandis que nous, nous allons être entièrement libérés si vous acceptez nos propositions.

Disons encore que la Grand'Combe n'exploite qu'une mine, que ses charbons sont loin d'être supérieurs aux nôtres, et que notre Société possède, outre sa houillère, des hauts fourneaux et une usine à gaz dont les produits augmentent chaque jour.

Il nous serait facile de multiplier des exemples de cette nature, et de vous signaler un grand nombre d'établissements qui, avec moins de ressources, ont cependant un capital supérieur et n'en sont pas moins parvenus à distribuer des bénéfices très-considérables.

Quant à nous, Messieurs, bien que la réalisation de nos espérances ait été retardée par des circonstances impérieuses, nous n'en conservons pas moins une confiance entière dans l'avenir de notre Société, et la souscription que fait la Caisse des chemins de fer vous démontre la sincérité de nos paroles mieux que ne pourraient le faire des protestations.

Et comment, en effet, pourrions-nous avoir des doutes, quand nous voyons, d'une part, des houillères voisines, qui, aujourd'hui, ne sont pas mieux organisées que la nôtre, donner des résultats comme ceux que nous venons de vous citer, et que, d'un autre côté, nous voyons les bénéfices de notre usine à gaz s'augmenter plus rapidement encore que nous ne l'avions espéré, et nous donner, par exemple, les chiffres suivants :

En octobre 1857, le gaz consommé par nos clients était de 345,000 mètres cubes.

En octobre 1858, il s'élevait à 362,000 mètres.

En octobre 1859, il dépassait 410,000 mètres.

C'est-à-dire qu'en deux années la consommation a augmenté de plus de 30 0/0.

D'un autre côté, en octobre 1857, le prix de revient du mètre cube de gaz était de près de 20 centimes.

En octobre 1858, il était descendu à 18 centimes 1/2.

Et en octobre 1859, il n'est plus que de 14 centimes, en sorte que le prix de revient a baissé dans la même proportion que la consommation a augmenté, c'est-à-dire de 30 0/0 environ.

Tous ces progrès, qui en présagent d'autres plus décisifs encore, ne nous laissent aucun doute, nous vous le répétons, et nous croyons que la Caisse générale des chemins de fer, en vous proposant de souscrire toutes les actions de la nouvelle émission, fait elle-même une excellente affaire.

Nous vous rappelions tout à l'heure l'art. 8 des statuts des 7, 8, 9 et 11 novembre 1854. Cet article stipulait que, pour le cas où il serait créé des obligations, un amortissement leur serait assuré.

Quoique nous ne vous proposions pas de créer des obligations, cependant nous vous invitons à conserver le système de l'amortissement et à l'appliquer à toutes les actions de la Société, anciennes et nouvelles.

Une somme de 70,000 fr. pourrait être appliquée chaque année à amortir un certain nombre d'actions par la voie du tirage au sort.

Si vous adoptez cette proposition, dans notre assemblée générale du mois d'avril prochain il sera fait un tirage équivalent à 233 actions anciennes qui seront tirées au sort et remboursées à raison de 300 fr.

Les porteurs des actions ainsi remboursées recevront, en échange de leurs titres, des actions de jouissance qui leur donneront droit de recevoir, jusqu'à l'expiration de la Société, la partie des dividendes qui excéderait 15 fr. par action ancienne.

Quant aux 15 fr. par titre revenant à ces actions remboursées, ils seraient employés à accroître le fonds d'amortissement.

Au surplus, nous vous proposons de donner à votre Conseil de surveillance les pouvoirs nécessaires pour régler cette condition par un acte qui sera dressé à la suite des statuts et en sera le complément.

Vous n'ignorez pas, Messieurs, que le conseil d'État n'admet pas à l'anonymat les sociétés dont les actions sont d'une valeur inférieure à 500 fr.

L'instruction sur la demande que nous avons formée pour obtenir la conversion de notre Société en Société anonyme, touche à sa fin, et le moment approche, tout nous porte à le croire, où nos statuts seront soumis au conseil d'État. Nous pensons qu'il serait convenable de nous préparer dès à présent à cette épreuve.

Le moyen le plus simple de donner à nos actions la valeur exigée par le conseil d'État, c'est de réunir deux actions actuelles pour en faire une action nouvelle.

Si vous adoptez cette mesure que nous vous proposons, nous ferons immédiatement prépa-

Digitized by Google

rer de nouveaux titres, et les actionnaires seront admis à venir échanger leurs actions en même temps que le prochain coupon sera payé, et recevront une action nouvelle pour deux actions anciennes.

Le capital actuel ne serait donc plus divisé qu'en 24,000 actions remboursables à 600 fr. chacune, au lieu de 48,000.

Pour régler d'une manière définitive notre dette flottante, nous vous proposons, de fixer au 1er janvier prochain l'époque de jouissance des actions nouvelles destinées à représenter le passif de la Société, de sorte que les intérêts, jusqu'au 31 décembre prochain, seraient compris dans la dette consolidée.

En conséquence des explications que nous vous avons présentées, nous avons l'honneur de vous proposer de :

1° Fixer à 7,200,000 fr. l'accroissement du capital destiné à consolider nos dettes et à satisfaire à tous les besoins nouveaux, à l'achèvement de notre usine à gaz, de notre chemin de fer, etc., etc., et à compléter le fonds de roulement ;

2° Autoriser la création de 12,000 actions nouvelles également remboursables à 600 fr. chacune pour représenter le nouveau capital;

3° Décider que pour obtenir plus facilement l'autorisation nécessaire pour la constitution anonyme de notre Société, deux actions seront réunies en une seule remboursable à 600 fr, qu'il sera créé 36,000 actions qui seront échangées jusqu'à concurrence de 24,000 avec les porteurs des actions anciennes, et à raison d'une action nouvelle pour deux actions anciennes; que, quant aux autres 12,000 actions elles resteront la propriété de la Caisse générale des chemins de fer comme représentant notre dette consolidée et le supplément de capital nécessaire pour compléter les établissements et former leur fonds de roulement ;

4° Autoriser la fondation d'un amortissement de 70,000 fr. par an, et la création des actions de jouissance, qui devront être remises aux porteurs des actions remboursées ;

5° Fixer à 300 fr. pour les actions anciennes et à 600 fr. pour les actions nouvelles le chiffre de l'amortissement;

6° Donner au Conseil de surveillance et à votre gérant les pouvoirs nécessaires pour régulariser, par acte notarié, à la suite des statuts, les clauses relatives à la création des actions nouvelles, à la réunion de deux actions en une seule, et à l'établissement d'un fonds d'amortissement.

A notre assemblée dernière et lorsque nous vous avons soumis les comptes de l'exercice 1858, nous avons éprouvé le vif regret de ne pouvoir vous distribuer ni intérêt ni dividende; notre dette n'était pas consolidée, le chemin de fer n'était pas encore entièrement achevé, et, malgré les bénéfices déjà réalisés sur l'usine à gaz, l'exploitation de nos divers établissements ne présentait pas dans son ensemble des résultats qui permissent de couvrir les intérêts de nos dettes, ni les pertes occasionnées par l'insuffisance de nos moyens de transport entre nos mines de Portes et le chemin de fer de la Méditerranée. Pour que vous puissiez apprécier le changement survenu dans nos établissements par l'ouverture de notre chemin de fer, il suffira de rappeler que le prix seul de nos transports par voiture s'élevait de 8 à 10 francs par tonne entre Portes et Alais; cette dépense, réduite désormais à 2 fr. ou 2 fr. 50 comme maximum par l'ouverture du chemin de fer, a changé complétement la physionomie de notre exploitation.

Ce changement apporté à l'exploitation de nos mines par l'ouverture du chemin de fer et les résultats déjà acquis dans notre usine à gaz, assurent complétement l'avenir de notre Société. Nous aurions voulu pouvoir, dès aujourd'hui, vous entretenir de notre exploitation, et vous proposer la distribution d'un à-compte sur le dividende de 1859 ; mais les prescriptions rigoureuses de la loi sur les sociétés en commandite par actions, qui engagent si gravement la responsabilité du Conseil de surveillance et de la gérance, ne nous ont pas permis de vous faire une proposition à cet égard.

Le Conseil de surveillance et votre gérant ont appelé dans leurs délibérations les légistes les plus éclairés en matière commerciale, et il a été reconnu que nul dividende ne pouvait être payé que sur des inventaires réguliers. Or il était difficile de faire un inventaire complet et détaillé dans chacun de nos trois établissements, lorsque nous touchons au moment où cet inventaire se fait habituellement tous les ans ; l'état de nos écritures, quoique parfaitement régulier et établissant un bénéfice réel, ne satisfait cependant pas complétement aux prescriptions de la loi quant à la forme des inventaires, et nos conseils ont été d'avis que nous ne pouvions légalement faire aucune proposition de dividende.

Mais si la Société n'a pas le droit de vous proposer la distribution d'un dividende, le Conseil de gérance de la Caisse des chemins de fer, sous le patronage duquel ces établissements ont été fondés, peut, après avoir pris connaissance des livres et s'être assuré que pour l'usine à gaz seulement le bénéfice ne sera pas moindre de 500 à 540,000 fr., faire, à ses risques, l'avance aux actionnaires d'un à-compte sur le dividende sur l'exercice 1859.

Le Conseil de gérance de la Caisse générale des chemins de fer ne peut ignorer que les actions qui ont été émises par son intermédiaire ont pénétré dans toutes les classes de la société, qu'elles font partie de la fortune de chacun, et que chacun a compté sur ses revenus pour satisfaire à ses besoins; que, par conséquent, c'est pour les actionnaires une chose grave de voir leurs recettes renvoyées ainsi à une époque éloignée, et confiant dans l'entreprise, confiant dans les résultats de l'exercice courant, le Conseil de gérance de la Caisse des chemins de fer payera, sur les actions des Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille et des Mines de Portes, une somme de 1 1/2 0/0, soit 4 fr. 50 par action.

Cette somme sera retenue au mois d'avril prochain sur le chiffre du dividende qui sera fixé pour l'année d'après les inventaires arrêtés au 31 décembre.

L'UNION DES GAZ,

COMPAGNIE GÉNÉRALE POUR L'ÉCLAIRAGE ET LE CHAUFFAGE AU GAZ EN FRANCE ET A L'ÉTRANGER.

Assemblée générale du 19 novembre 1859.

RAPPORT
PRÉSENTÉ PAR LA GÉRANCE.

Messieurs,

Nous avons la satisfaction de vous annoncer enfin la solution des difficultés qui ont entravé jusqu'à présent la marche et le développement de l'Union des gaz, et qui vous ont été pleinement signalées dans notre rapport du 6 août dernier.

Avant de vous faire connaître la combinaison sur laquelle vous êtes appelés à prononcer, nous avons à vous soumettre les comptes définitifs de l'exercice précédent, qui n'ont pu vous être présentés d'une manière complète dans votre dernière réunion.

I.

Le compte général d'exploitation du 30 juin 1858 au 30 juin 1859, dans lequel l'usine de Milan n'entre que pour onze mois, s'établit ainsi :

Recettes.

Eclairage, 7,849,239 mètres cubes gaz.		2,537,572 21
Coke, 24,895 tonnes,		914,705 08
Goudron,		72,160 51
		Fr. 3,524,437 80

Dépenses.

Charbon distillé, 38,635 tonnes,		1,677,401 90
Coke brûlé pour chauffage des fours, 10,841 tonnes,		413,265 78
Chaux pour épuration,		37,139 89
Main-d'œuvre,		352,004 61
Dépenses diverses, contributions, assurances, frais généraux dans les usines.		84,603 15
Entretien et réparations,		116,588 69
Total des dépenses,		2,681,603 99
NON VALEURS :		
Imputations pour recouvrements douteux,	22,380 60	
Sacrifices et pertes sur les installations et les appareils,	3,708 49	26,089 09
Ensemble,		2,707,693 08
Excédant des recettes ou produit net des usines,		816,744 72
		Fr. 3,524,437 80

Comparaison des résultats d'un exercice à l'autre.

	Nombre de becs éclairés.	Recette d'éclairage.	Bénéfice net.	Proportion du bénéfice à la recette d'éclairage.
Premier exercice	41,119	1,488,777 57	272,311 56	18 0/0
Deuxième exercice.	66,353	2,537,572 21	816,744 72	32 0/0
Excédant en faveur du deuxième exercice. .	25,234	1,048,794 64	544,433 16	14 0/0
Augmentation relative, c'est-à-dire en déduisant les produits des usines de Milan et de Toulouse, et en limitant la comparaison aux usines dont les résultats figurent dans les deux exercices :				
Premier exercice	41,119	1,488,777 57	272,311 56	18 0/0
Deuxième exercice	48,882	1,664,918 59	549,496 33	33 0/0
Excédant en faveur du deuxième exercice. .	7,763 ou 19 0/0	176,141 02 ou 11 0/0	277,184 77 ou 102 0/0	15 0/0

Digitized by Google

Ainsi que nous l'avons fait remarquer, Messieurs, dans notre précédent rapport, il y a amélioration notable dans les résultats de notre exploitation, et cette amélioration continue dans des proportions qui justifient nos prévisions et légitiment nos espérances pour l'avenir de l'entreprise.

Notre bilan, à la date du 30 juin dernier, s'établit comme suit :

(Nous publierons ce bilan dans notre prochain numéro.)

Dans votre réunion du 7 septembre de l'année dernière, nous vous avons rendu compte de l'emploi des ressources mises à notre disposition depuis notre entrée en fonctions jusqu'au 30 juin 1858. Nous avons à vous faire la même justification pour l'exercice clos au 30 juin dernier.

Compte général des recettes et dépenses.

Au début de l'exercice il nous restait 15,616 obligations en caisse, représentant au cours d'émission, soit à 220 fr. l'une,		3,435,360 »
Nos ressources diverses à réaliser étaient évaluées à		1,084,166 45
Nous avons vendu l'usine de Toulouse		950,000 »
Cédé le cautionnement déposé dans la caisse de ladite ville,		20,000 »
Le produit net de l'exploitation des usines a été de		816,744 70
Nos dettes, indépendamment du prix des usines de Milan et de Beaucaire, payable par annuités, se sont accrues de		286,024 »
Nous avons donc à justifier de l'emploi ou de la représentation de la somme de		6,592,495 40

DÉPENSES.

Compte d'établissement

Acquisitions :		
Usine de Sestri et brevet pour gaz portatif comprimé,	137,173 90	
Brevet pour gaz portatif à Milan,	30,000 »	
Achat de la gérance de Milan, et paiements à valoir sur le prix de cette usine,	611,124 28	
Paiements à valoir sur le prix de l'usine de Beaucaire,	10,000 »	
Constructions et canalisations nouvelles, et dépenses supplémentaires d'établissement dans les usines,		1,217,749 79
Frais de liquidation de l'ancienne gérance et de reconstitution de la Société :		
Personnel spécial, frais de voyages, publicité, impressions de titres et divers	39,206 31	
Frais judiciaires et droits d'enregistrement,	42,780 02	
Indemnités, condamnations commerciales, dommages et intérêts,	41,023 97	123,012 30
Total des dépenses pour compte d'établissement,		2,129,120 27
Augmentation des fonds de roulement des usines.		
Stocks, outillage, mobilier industriel,		240,030 42
Rente 3 0/0 achetée pour dépôt de garantie,		3,512 10
Charges annuelles.		
Intérêts et amortissement des obligations, intérêts divers et frais de banque,	664,370 05	
Intérêts payés sur les actions et obligations de la Compagnie de Milan,	145,785 35	
Dépenses de l'administration centrale.		
Gérance et personnel,	83,739 20	
Frais de voyages,	4,206 70	
Publicité et impressions,	3,498 40	
Frais de bureau, chauffage, éclairage, papeterie,	7,163 25	
Loyers, y compris un trimestre afférent à l'exercice précédent,	11 083 25	
Contributions et droits de timbre sur les titres,	7,953 33	
Assurances et frais judiciaires,	1,077 60	
Indemnités, primes et dépenses diverses,	8,663 31	127,385 04 937,540 44
Total des sommes dépensées,		3,311,193 23
Non-valeurs et pertes.		
Commission de 10 fr. bonifiée sur placement de 8,000 obligations,	80,000 »	
Imputations pour pertes probables sur les anciennes créances et valeurs de la gérance Salmon,	383,746 31	
Montant du matériel compris dans la vente de l'usine de Toulouse,	164,774 89	628,521 20
Total des dépenses et non-valeurs,		3,939,624 43
Excédant à représenter,		2,652,870 97
Somme égale,		6,592,495 40

L'excédant des recettes et ressources sur les sommes employées est représenté comme suit :

Fonds disponibles (voir le bilan ci-dessus, actif art. VI),	922,877 77
Valeurs à réaliser,	825,828 76
Débiteurs divers,	81,423 93
3,591 obligations non placées,	790,060 »
Droits de mutation et autres avances à régler ou recouvrer,	32,680 51
Somme égale,	2,652,870 97

Permettez-nous, Messieurs, de vous rappeler ce que nous vous disions le 6 août dernier : l'œuvre de la reconstitution de l'Union des Gaz a été plus lourde que nous ne l'avions jugé. Il a fallu des dépenses considérables pour mettre les usines en bon état ; le fonds de roulement et les approvisionnements ont dû être augmentés ; des sacrifices et des avances ont été nécessaires pour les installations chez les nouveaux clients, et ces déboursés ont été d'autant plus considérables que la propagation de l'éclairage a été plus rapide. Nous avons eu de nombreux mécomptes sur les valeurs et sur les dettes de l'ancienne gérance, et pour rétablir l'ordre dans le cahos où elle avait laissé la Société, nous avons dû payer des frais judiciaires, des voyages, des agents spéciaux. Le complet insuccès de la souscription publique pour nos obligations a nécessité des renouvellements, des emprunts, des négociations onéreuses. Toutes ces causes ont amoindri nos ressources dont la réalisation a d'ailleurs été lente et n'est pas encore entièrement opérée. Enfin, les circonstances ne nous ont pas permis d'utiliser les actions mises à notre disposition par les statuts, et qui représentent trois millions de francs. De là cette gêne constante et cette situation embarrassée à laquelle nous avons enfin trouvé une issue.

Si vous voulez bien vous rappeler notre point de départ, l'époque où les usines désorganisées et presque en ruines ne produisaient rien, tandis que chaque jour amenait un procès ou une saisie, vous reconnaîtrez, nous n'en doutons pas, Messieurs, qu'il fallait un certain courage et une grande foi dans l'avenir pour entreprendre de sauver une affaire aussi compromise.

Dans l'espace de deux années, nous avons assuré l'existence de la Société, créé un revenu considérable et rendu certaine l'augmentation de ce revenu. L'Union des gaz est, dès aujourd'hui, en état de donner plus d'un million de produit net par an. Voilà un résultat acquis et sans lequel il eût été impossible de sauver la Société.

C'est donc avec confiance que nous vous demandons, Messieurs, l'approbation des comptes qui viennent de vous être présentés.

II.

En vous demandant le 6 août dernier de ratifier la vente de l'usine de Toulouse, nous vous avons expliqué, Messieurs, que cette vente allégerait notablement nos embarras, sans toutefois les faire complétement disparaître.

En effet, la disproportion qui existait, même après cette vente, entre le chiffre de nos dettes exigibles et celui de nos ressources immédiatement réalisables, nous plaçait dans une situation périlleuse.

Pour en sortir, il fallait :

Consolider nos dettes représentant le reliquat non encore éteint de l'ancien passif, ou obtenir des délais assez longs pour amortir ces dettes sur les bénéfices annuels ;

Réduire notre dette flottante de manière qu'elle ne dépassât pas le montant des recouvrements à opérer sur nos usines, dans une période de trois mois, et établir ainsi l'équilibre entre nos échéances et nos rentrées.

Nous constituer enfin une réserve pour parer aux éventualités.

M. W. Gregory, l'un de vos gérants, ayant, par suite de l'affaiblissement de sa santé, donné sa démission le 12 août dernier, sa retraite devint une nouvelle complication, et rendit urgente la nécessité d'une solution.

Vous nous aviez autorisés à poursuivre la conversion de la Société en Compagnie anonyme ; mais pour que cette transformation devînt possible et avantageuse, il fallait d'abord raffermir l'Union des gaz, et lui procurer les ressources nécessaires pour la période de transition.

Ces diverses conditions sont remplies par les conventions qui vont vous être soumises ; car elles assurent le présent, en même temps qu'elles préparent l'avenir, et la constitution de la Société anonyme est le but définitif et formellement exprimé de la combinaison dont voici le résumé :

La Banque générale suisse accepte, en paiement d'une partie de sa créance, des obligations de la Société au cours d'émission, soit 220 fr., et accorde pour le solde, s'élevant à un million de francs, un délai de dix années ; les intérêts annuels à lui servir sont fixés à 5 0/0.

MM. Ch. Laffitte et C^e^ deviennent les banquiers de l'Union des gaz, et lui ouvrent un crédit de 500,000 fr., remboursable au bout de cinq années et portant intérêt à 5 0/0, avec une commission de 1/2 0/0 par semestre.

La gérance sera composée de :

M. Goldsmid, gérant actuel, et de M. Eugène

Digitized by Google

Breittmayer, l'un des membres du Conseil de surveillance.

M. Zacheroni prêtera son concours aux gérants pour l'administration de la Société.

Il suffira, Messieurs, d'une brève analyse de notre situation financière, pour vous convaincre de la nécessité et de l'efficacité de cette combinaison.

Nos dettes et nos ressources (abstraction faite du prix des usines de Milan et de Beaucaire, payable par annuités) présentent, à la date du 1er de ce mois, les chiffres ci-après :

Dettes.

	A BREF DÉLAI.	A LONG TERME.	TOTAUX.
Banque générale suisse..	—	—	—
M. Roullier (billets échelonnés en 6 années).....	»	1,591,085 »	»
Effets à payer.	326,276 54	»	»
Coupons éch.	37,858 75	»	»
Créances diverses	253,450 37	»	617,585 66
	617,685 66	1,931,085 »	2,548,670 66

Ressources.

	A BREF DÉLAI.	A LONG TERME.	TOTAUX.
Caisse et portefeuille....	—	—	—
Solde de prix du terrain de Clichy.....	62,861 72	»	»
Créances et valeurs à réaliser.....	210,000 »	»	272,801 72
Débiteurs divers.....	»	417,057 81	»
3,493 obligations à placer	»	108,094 99	»
	»	768,500 »	1,294,552 80
Ensemble.	272.861 72	1,294,552 80	1,567,414 52
Excédant des dettes,.....	344,723 94	636,532 20	981,256 14
	617,585 66	1,931,085 »	2,548,670 66

Il résulte de ces chiffres que, sans l'arrangement consenti par la Banque générale suisse, nous nous trouverions, avec 273,000 fr. seulement de ressources réalisées, en face d'un passif exigible de plus de 2 millions.

Même avec cet arrangement, sans le concours que nous apportent MM. Charles Laffitte et C°, il resterait, entre nos dettes et nos ressources actuelles, un écart de 345,000 fr. que nous ne pourrions combler faute d'un appui financier quelconque.

La combinaison proposée nous procure des ressources supérieures à nos besoins actuels ou prochains, et nous permet de nous constituer un fonds de roulement espèces, au moyen des recouvrements que nous avons à faire sur les usines, pendant l'échéance successive de nos engagements.

Elle ne nous impose pas de charge nouvelle, puisque les fonds du nouveau crédit sont destinés à convertir notre dette exigible en dette à terme, avec un délai suffisant pour que nous puissions réaliser toutes les valeurs de notre actif.

Elle écarte toute inquiétude sur l'avenir ; car entre la somme totale de nos dettes et de nos ressources, il n'existe qu'un million de différence, et ce passif pourra être éteint soit par une émission de titres, si, comme on doit l'espérer, les circonstances deviennent favorables, soit par un prélèvement annuel sur les bénéfices. Nous avons dix années pour atteindre ce résultat, et le temps : c'est tout ce qu'il faut pour le succès d'une entreprise douée, comme la nôtre, d'une grande faculté de développement.

Veuillez remarquer, Messieurs, que dans la dernière hypothèse, qui est la plus favorable, les prélèvements à opérer chaque année sur les bénéfices, pour éteindre la créance de la Banque suisse et payer les usines de Milan et de Beaucaire, augmenteront votre capital, et que votre avoir prendra chaque année une plus-value, tant par cette libération successive que par l'accroissement du revenu.

Nous vous avons annoncé que nous espérons réaliser cette année plus d'un million de bénéfices. Les résultats du premier trimestre (juillet, août et septembre) confirment nos prévisions en faisant ressortir, sur la période correspondante de l'exercice précédent, une augmentation de 13 0/0 dans la recette d'éclairage, et de 35 0/0 dans les bénéfices.

La recette s'est élevée pour ce trimestre à 404,757 f. 21 c., et d'après la proportion observée l'an dernier, cette somme permet de prévoir une recette totale de 2,700,000 fr. pour l'exercice courant.

La consommation du gaz suit, comme vous savez, une progression qui ne paraît avoir atteint nulle part son point culminant, car les plus anciennes exploitations elles-mêmes présentent encore une augmentation annuelle de recettes, à laquelle correspond une augmentation relativement plus forte de revenu. Ce fait, constaté par l'expérience, doit vous rassurer sur l'avenir.

Avant de vous lire les conventions soumises à votre ratification, nous devons, Messieurs, exprimer publiquement notre reconnaissance et nos regrets aux membres du Conseil de surveillance, qui, en vous conseillant d'adopter nos propositions, donnent une dernière preuve de dévouement à la Société.

RAPPORT

DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

Le Conseil de surveillance de votre Société a dû examiner scrupuleusement les comptes de la gestion, ainsi que son devoir et la loi lui en imposaient l'obligation. Il vient vous donner l'assurance que l'inventaire qui vous a été présenté est conforme aux écritures qui ont passé sous ses yeux, et qu'il a, en outre, fait vérifier par un fonctionnaire supérieur de l'administration des domaines. Le rapport dont vous avez entendu la lecture est aussi l'expression exacte des opérations de la Société. Le Conseil de surveillance a donc donné son approbation au bilan et au rapport.

Dans l'assemblée générale du 7 septembre 1858, vous avez approuvé la résolution prise par les gérants de comprendre dans le compte d'établissement, et en sus de la valeur d'estimation primitive des usines, les dépenses d'amélioration, de constructions et canalisations nouvelles, et tous les frais entraînés par la reconstitution de la Société. Nous avons cru devoir suivre cet exemple. Seulement, lorsqu'il y aura lieu de fixer un dividende, vous aurez à examiner s'il convient et comment il convient de procéder à l'amortissement de ce compte, eu égard à la valeur des usines.

Deux faits importants se sont produits :

M. Gregory a donné sa démission de gérant. M. Goldsmid s'est assuré de la cogestion de M. Eugène Breittmayer, que vous avez déjà nommé membre du Conseil de surveillance. En présence des noms réunis de MM. Goldsmid et Breittmayer, des prorogations de délai ont été accordées à la Société par ses principaux créanciers, et un nouveau crédit lui a été ouvert.

Les conventions arrêtées à ce sujet ont fermé la matière d'un contrat dont il vient de vous être donné connaissance, et sur lequel votre Conseil de surveillance a déjà émis un avis favorable, à l'unanimité moins une voix.

Un arbitrage amiable a été constitué au sujet des avantages retirés par M. James Gregory, par suite des arrangements pris avec lui pour l'acquisition de l'usine de Milan. Cet arbitrage a fait rentrer dans la caisse de la Société 125,000 fr. de ses obligations. Nous avons donné aussi notre approbation à cet arrangement, également honorable pour toutes les parties.

Vous avez compris, par la lecture qui vient de vous être donnée des conventions passées avec MM. Ch. Laffitte et C° et la Banque générale suisse, que vous êtes appelés à choisir un nouveau Conseil de surveillance. Les membres qui avaient accepté la tâche de surveiller la gestion de vos intérêts sont prêts à se conformer aux décisions que vous allez prendre.

EXTRAIT DES STATUTS.

Fonds social.

Art. 6. — « Le fonds social est fixé à 15 millions de francs. Il est représenté :

» 1° Par des actions jusqu'à concurrence de 8 millions de francs : dont 5 millions représentant les actions anciennes émises par Omer Salmon et C°, et 3 millions à émettre au fur et à mesure des besoins de la Société ;

» 2° Par des obligations jusqu'à concurrence de 7 millions de francs. »

Composition du fonds social.

Art. 9. — « Le fonds industriel de la Société se compose : des concessions pour l'éclairage par le gaz et des usines exploitées dans les villes suivantes : *en France*, Nîmes, Strasbourg, Roanne, Cette, Rueil, Albi, Vienne, Beaucaire et Tarascon ; *en Italie*, Milan, Gênes, Sestri, Parme, Alexandrie et Modène. »

(Suivent les résolutions publiées dans notre dernier numéro.)

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

RAPPORT

présenté par le Conseil d'administration dans l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 30 novembre 1859.

Présidence de M. DE OSMA.

Messieurs,

Dans votre dernière assemblée générale, sur la proposition de notre Conseil d'administration, vous avez décidé, malgré la situation exceptionnellement favorable de notre Société, qu'il ne serait distribué que 6 0/0 d'intérêt sur la portion réalisée de notre capital.

Lorsque la guerre qui venait d'éclater pouvait avoir de si graves conséquences pour toutes les entreprises financières ou industrielles, il était convenable, en effet, de tenir grand compte des éventualités de l'avenir et de ménager les ressources dont nous pouvions disposer.

Nous avons pu ainsi, par cette sage détermination, éviter de réaliser les valeurs de notre portefeuille dans un moment où tous les effets publics éprouvaient une dépréciation considérable.

Mais nous ne pouvions prolonger cet état de choses lorsque les causes qui l'avaient motivé avaient cessé d'exister.

La guerre dans laquelle l'Espagne se trouve engagée en Afrique n'est point de nature à modifier cette résolution. Nous avons pleine confiance dans le succès, dans un succès prompt, et cette guerre, en montrant la puissance de l'Espagne, l'étendue de ses ressources, aura pour résultat d'affermir son crédit et d'augmenter sa prospérité et sa gloire.

Nous nous trouvions enfin d'autant plus autorisés à sortir de notre précédente réserve, que nous avions été assez heureux pour mener à bonne fin les grandes entreprises dont nous avions pris la responsabilité, et que nous avions réalisé des bénéfices importants.

Cependant un autre devoir nous était imposé.

Nous devions songer à préparer un nouveau champ d'activité à notre Compagnie, et, dans ce but, il était indispensable, sinon d'augmenter nos moyens d'action, du moins de ne pas les diminuer.

Nos actionnaires peuvent nous rendre cette justice, Messieurs, que, loin d'avoir abusé de la faculté de faire des appels de fonds, nous n'en avons même pas usé pendant les quatre années de notre gestion.

Nous avions compris qu'il fallait tenir compte de la difficulté des temps que nous avons traversés depuis le moment où notre Société s'est constituée.

Un autre motif nous invitait à une grande réserve.

Nous avons toujours protesté contre l'entraînement qui avait amené la formation simultanée de plusieurs

Digitized by Google

grands établissements de crédit en Espagne, et nous avons résisté à un mouvement qui aurait pu nous égarer dans une voie de concurrence toujours redoutable lorsqu'elle embrasse de grands intérêts.

Un pays, si favorisé qu'il soit par la nature et par le génie de ses habitants, ne naît pas subitement et tout d'une pièce à la vie des affaires, et s'il est toujours très-difficile d'improviser de grandes agglomérations de capitaux, il ne l'est pas moins de leur procurer à un moment donné un emploi sûr et productif.

C'est en nous préservant des excès de l'esprit d'entreprise que nous avons pu, tout en ménageant les ressources de nos actionnaires, conserver non-seulement le capital qui nous avait été confié, mais l'augmenter encore dans une proportion relativement considérable.

Dans cette situation, et pour concilier à la fois les intérêts de la Société et ceux de nos actionnaires, nous avons pensé qu'il était convenable de faire coïncider la distribution d'une partie des bénéfices réalisés avec un appel de fonds que le développement naturel de nos affaires rendait nécessaire.

L'appel de fonds qui a eu lieu en effet, et dont le paiement doit s'effectuer du 5 au 15 décembre prochain, a été fixé au chiffre de Rx. vn. 190, ou 50 fr. par action, soit, pour les 120,000 actions, une somme totale de Rx. vn. 22,800,000, ou 6 millions de francs, ce qui portera à Rx. vn. 760, ou à 200 fr., le montant des versements effectués sur chaque action, et à Rx. vn. 91,200,000 ou 24 millions de francs, la portion réalisée de notre capital.

Mais, en même temps, nous vous proposons de prélever sur les bénéfices réalisés de l'année 1858, une somme suffisante pour distribuer également, du 5 au 15 décembre prochain :

	Rx. vn.	fr. c.
Un dividende de	95 »	25 »
A ce dividende seraient ajoutés et payés par anticipation, de manière à se compenser avec l'appel de fonds, les intérêts de l'année courante à raison de 6 0/0 sur les Rx. vn. 570 ou 150 fr. versés, soit,	34 20	9 »
Ensemble,	129 20	34 »
On n'aura donc à verser effectivement que	60 80	16 »
pour compléter l'appel de	190 »	50 »

ce qui rend légère et presque insensible la charge de ce versement qui se trouvera représenté pour les deux tiers par le montant cumulé du dividende proposé et des intérêts.

La situation de notre Société continue toujours à se présenter de la manière la plus favorable, et les affaires dont nous avons eu à nous occuper se développent en se prêtant un mutuel appui.

C'est ainsi que l'ouverture très-prochaine des sections du chemin du Nord dans la Castille, sur une étendue de plus de 300 kilomètres (1), va donner un grand écoulement aux produits de nos mines de houille qui sont situées dans la même région, et nous permettra dès à présent d'approvisionner le marché de Madrid, dont les charbons anglais ont actuellement le monopole à des prix très-élevés, monopole inattaquable jusqu'au moment où les moyens de transport auront pu être améliorés.

Ce simple rapprochement des résultats qui seront la conséquence de l'ouverture d'une section du chemin du Nord, indique le choix heureux de nos affaires et l'action fécondante qu'elles pourront avoir réciproquement :

Sur nos mines de charbon, auxquelles l'exploitation du chemin du Nord va donner une très-grande valeur ;

Sur le chemin du Nord, auquel ces mines fourniront la matière d'un trafic considérable ;

Et sur notre usine à gaz de Madrid, qui se trouvera affranchie du monopole qu'elle subit aujourd'hui pour ses approvisionnements de charbon.

(1) Cette ouverture aura lieu par fractions successives dans le courant des premiers mois de l'année prochaine.

Les affaires que nous venons d'énumérer, et auxquelles il faut ajouter le chemin de Cordoue à Séville, entièrement terminé aujourd'hui, sont les principales, nous pourrions dire les seules, dont notre Société se soit occupée.

Toutes sont en très-bonne voie, et le moment où nous pourrons les réaliser avantageusement n'est peut-être pas très-éloigné.

Nous devons donc aujourd'hui nous préoccuper sérieusement de reporter notre attention sur d'autres objets, sur une nouvelle série d'affaires, et, dans ce but, sur la demande même de M. Duclerc, qui n'avait accepté qu'à titre provisoire, en qualité d'administrateur délégué, les fonctions de la direction, et qui avait demandé à plusieurs reprises d'en être déchargé, nous avons appelé un homme fort au courant des questions de banque et de finance aux fonctions de directeur.

Pendant que M. Wertheimber, qui laisse dans la banque de Paris les souvenirs les plus honorables, va prendre en main la direction des affaires de la Compagnie, M. Duclerc, à qui nous devons adresser tous nos remercîments pour les services importants qu'il nous a rendu, continuera à nous prêter son concours comme administrateur pour l'ensemble de nos affaires en Espagne.

Avant de passer au développement de la proposition qui fait l'objet spécial de vos délibérations, nous croyons devoir vous faire connaître en détail la situation financière de notre Société, au 31 octobre dernier.

Les ressources que nous avons eues à notre disposition sont les suivantes :

	Réaux vellon.	Fr. c.
CAPITAL. — Versements sur 120,000 actions, à raison de 570 Rx. vn. ou de 150 fr.	68,400,000 »	18,000,000 »
Obligations : Pour celles données à l'ancienne Compagnie du gaz,	6,300,000 »	1,657,894 74
Pour celles données aux provinces de Guipuzcoa et d'Alava, en échange de leurs versements,	9,287,100 »	2,443,973 68
Comptes courants, solde créditeur,	1,528,761 93	402,306 56
Réserve ordinaire,	519,347 18	154,617 68
Id. extraordinaire,	10,301,957 89	2,711,041 55
Profits et pertes, solde de la balance de 1858,	17,997,334 78	4,736,140 73
Profits et pertes, compte provisoire de 1859,	3,236,651 25	851,750 33
Dividendes arriérés,	58,199 22	15,315 58
Ensemble,	117,659,555 25	30,963,040 85

Ces ressources sont ainsi représentées :

	Réaux vellon.	Fr. c.
Fonds publics, actions des chemins de fer du Nord, de Cordoue à Séville, de la Compagnie immobilière de Paris et autres,	42,231,882 04	11,113,653 32
Entreprise de l'éclairage au gaz de Madrid,	23,502,434 72	6,184,851 24
Mines de houille,	8,243,699 54	2,169,394 02
Compagnie du chemin du Nord, solde en compte avec la Société,	15,550,273 63	4,094,540 43
Provinces de Guipuzcoa et d'Alava, versements faits sur les actions à livrer ultérieurement à ces provinces pour leur souscription,	24,571,180 »	6,466,103 »
Caisse,	1,342,008 14	405,791 62
Effets à recevoir,	915,208 14	240,844 24
Mobilier,	173,720 01	45,715 79
Frais à régler,	920,168 43	242,149 59
Somme égale	117,659,555 25	30,963,040 85

Vous remarquerez, Messieurs, que nos emplois de fonds sont modérés et aussi sûrs que possible, et qu'ils sont tous en immédiatement productifs ou d'un riche avenir.

L'appel de fonds ajoutera à nos ressources disponibles une somme de rx. vn. 7,296,000 ou fr. 1,920,000, déduction faite de ce qui est à payer pour dividende et intérêts.

Les bénéfices de l'exercice 1858 s'élèvent bien à une somme supérieure à celle que nous vous proposons de distribuer, puisque le solde porté au compte de profits et pertes de 1859, après le prélèvement des intérêts de l'exercice précédent, est de rx. vn. 17,997,334 78, soit fr. 4,736,140 73 indépendamment des 10,301,957 89, soit 2,711,041 55 formant la réserve extraordinaire.

Il ne serait pas sage, néanmoins, de répartir, quant à présent, une somme plus forte que celle qui vous est proposée.

Tous les exercices ne peuvent pas être, en effet, aussi favorablement partagés que celui de l'année 1858, et, dès lors, il ne faut pas épuiser, en une seule fois, des bénéfices qui sont dus à des circonstances exceptionnelles ; il est bon de les répartir dans les exercices suivants, de manière qu'on puisse compter sur un revenu moyen qui ne varie pas très-sensiblement d'une année à l'autre.

A cette condition seulement, on évite de trop brusques variations dans le cours des actions, quand même la prudence ne ferait pas une loi de ces larges réserves qui mettent une entreprise comme la nôtre à l'abri de toutes circonstances imprévues.

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous proposer de prélever sur les bénéfices de l'exercice 1858, une somme de Rx vn. 13,781,431 34, ou Fr. 3,626,692 46, laquelle, conformément à l'art. 57 des statuts et aux décisions de l'assemblée générale du 8 mai 1856, sera répartie ainsi qu'il suit :

	Réaux vellon.	Fr. c.
1° 6 0/0 pour la réserve,	826,885 89	217,601 55
2° 88 0/0 du surplus, pour être distribué du 5 au 15 décembre prochain, à titre de dividende, soit 95 rx. vn. ou 25 fr. par action,	11,400,000 »	3,000,000 »
3e 5 0/0 pour la part revenant aux fondateurs,	647,727 27	170,454 55
4° 5 0/0 pour la part revenant aux administrateurs,	647,727 27	170,454 5
5° 2 0/0 pour la part revenant au directeur et aux employés de la Compagnie,	259,090 91	68,181 8
Ensemble,	13,781,431 34	3,626,692 46

Et de payer par anticipation, dès le 5 décembre prochain, les intérêts du présent exercice échéant seulement au 1er janvier prochain.

Si vous approuvez cette proposition, chaque action donnera droit ainsi à :

Rx. vn. 95 », soit Fr.	25 » pour dividende.
34 20	9 » pour intérêts,

Ensemble, 129 20, soit Fr. 34 », ce qui représente plus de 22 0/0 du capital versé,

Les bénéfices réalisés et non distribués s'élèveront encore, après ces prélèvements, à la somme totale de Rx. vn. 14,517,861 33, ou de Fr. 3,820,489 82, qui constituera une réserve extraordinaire.

Après la lecture du rapport, l'assemblée adopte à l'unanimité les résolutions proposées par le Conseil, et, sur la proposition de M. le président, elle vote des remercîments à M. Duclerc.

Digitized by Google

RECETTES DES CHEMINS DE FER

EST.

1859. Longueur exploitée : 1051 kilomètres.
1858. — 1041 —

11e année. — 47e semaine.

Du 19 au 25 novembre 1859.

127.696 Voyageurs	358 320 04
Bagages, Marchandises, etc.	849.654 44
Total	1.207.974 48
Recettes antérieures	52.179.656 41
Total	53.387.630 89
47e semaine de 1859	1.297.074 48
Semaine correspondante de 1858	1.084.094 53
Différence	123.279 95
Recettes depuis le 1er janvier 1859	53.387.630 89
— — 1858	48.710.695 08
Différence	4.676.935 81

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.415 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
En 1859, 1.475 kil. — En 1858, 1.413 kil.

Du 19 au 25 novembre 1859.

84.895 Voyageurs	362.763 77
Bagages, Marchandises, etc.	927.298 71
Total	1.290 062 48
Semaine correspondante de 1858	1.232.763 37
Différence	57.299 11
Recettes depuis le 1er janvier 1859	59.585.577 02
— — 1858	52.287.826 96
Différence	6.297.750 06

CONCESSIONS NOUVELLES. — COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT.

Octobre 1859.

Voir le numéro du 12 novembre.

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE.

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU. — PARIS A MARSEILLE.

1859. Longueur exploitée : 1031 kilomètres.
1858. — 1031 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

Voyageurs	563.485 15
Bagages et Marchandises	1.508.267 39
Total	2.001.752 54
Semaine correspondante de 1858	1.769.978 44
Différence	231.774 10
Recettes depuis le 1er janvier 1859	91.590.701 71
— — 1858	72.410.819 24
Différence	19.188.382 47

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

LIGNES NOUVELLES. — Roanne à Lyon, Nevers à Brioude — BOURBONNAIS.

1859. Longueur exploitée : 460 kilomètres
1858. — 454 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

Voyageurs	111.187 45
Bagages et Marchandises	271.831 85
Total	383.019 30
Semaine correspondante de 1858	319.221 85
Différence	63.797 45
Recettes depuis le 1er janvier 1859	14.263.891 85
— — 1858	12.362.675 17
Différence	1.900.216 68

OUEST.

1859. Longueur exploitée : 1195 kilomètres
1858. — 1115 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

192.792 Voyageurs	327.910 58
Marchandises, etc. — Grande vitesse	70.587 14
— — Petite vitesse	554.163 40
Total	952.661 13
Semaine correspondante en 1858	751.679 04
Différence	200.982 09
Recette totale depuis le 1er janvier 1859	45.493.609 72
— — 1858	39.205.192 60
Différence	6.288.417 12

NORD.

1859. Longueur exploitée : 961 kilomètres.
1858. — 919 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

112.093 Voyageurs	305.946 46
Bagages, Marchandises, etc.	988.378 46
Total	1.294.324 62
Semaine correspondante de 1858	1.152.453 52
Différence	141.811 10
Recettes depuis le 1er janvier 1859	51.737.512 91
— — 1858	49.378.087 05
Différence	2.359.425 86

MIDI.

Chemin de fer. — De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
Canal latéral. — Castets à Montauban et à Toulouse

CHEMIN DE FER.

1859. Longueur exploitée : 703 kilomètres.
1858. — 703 —
Canal latéral : 216 kilomètres.
Canal du Midi : 240 —

Du 19 au 25 novembre 1859

CHEMIN DE FER.

53.469 Voyageurs	127.728 35
Bagages, Marchandises, etc.	304.776 36
Total	432.504 71
Canal latéral et canal du Midi	40.679 36
Total	473.184 07
47e semaine 1859. Chemin de fer	363.264 84
— — Canal	50.630 08
Total	413 894 92
Chemin de fer, différence sur 1858	60.239 87
Canal, — —	0 950 72
Total	59.289 15
Chemin et canal latéral	
Recettes depuis le 1er janvier 1859	20.452.657 69
— — 1858	15.605.877 95
Différence	4.847.179 74

LYON A GENEVE.

Sections de Lyon et Mâcon à Seyssel.

1859. Longueur exploitée : 291 kilomètres.
1858. — 229 —

Du 19 au 25 novembre 1859

12.994 Voyageurs	40.148 72
Bagages et Marchandises	71.471 25
Total	117.619 97
Semaine correspondante de 1858	82.346 35
Recettes depuis le 1er janvier 1859	6.220.259 47
— — 1858	4.360.830 48

ARDENNES.

SECTIONS DE : Reims à Laon ; Reims à Mézières, Charleville et Sedan ; Mézières, Charleville à Nouzon.

1859. — Longueur exploitée : 181 kilomètres.
1858. — — 160 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

10.802 voyageurs	16.915 17
Bagages, Marchandises, etc.	49.888 47
Total	66.803 64
Semaine correspondante de 1858	45.148 09
Différence	21 654 05
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.941.354 26
— — 1858	1.437.063 12
Différence	1.504.291 14

DAUPHINÉ.

Première section des chemins du Dauphiné.

1859. Longueur exploitée : 134 kilomètres
1858. — 134 —

Du 19 au 25 novembre 1859

9.040 Voyageurs	20.415 75
Bagages, Marchandises, etc.	31.068 33
Total	51.485 08
Semaine correspondante de 1858	40.672 82
Différence	10.811 26
Recettes depuis le 1er janvier 1859	2.427.257 73
— — 1858	1.566 064 13
Différence	861 193 60

BESSÈGES A ALAIS

1859. Longueur exploitée : 31 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1859.

Voyageurs	1.929 20
Bagages, Marchandises, etc.	21 276 75
Total	23.206 65
Semaine correspondante de 1858	26.113 75
Différence	2.907 10
Recettes depuis le 1er janvier 1859	1.076.451 20
— — 1858	868 173 »»
Différence	208.274 20

AUTRICHIENS.

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab

1859. Longueur exploitée : 1323 kilomètres.
1858. — 1313 —

Du 19 au 25 novembre 1859

43.578 Voyageurs ..... En florins	117.679 »»
1.119.431 »» quintaux Marchandises	283.059 »»
Total	400.738 »»
Semaine correspondante de 1858	342.252 »»
Différence	58.486 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1859	16.251.636 »»
— — 1858	13.707.186 »»
Différence	2.547.450 »»

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE,

OU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Longueur exploitée : Ligne de Trieste, 611 kilomètres.
— Ligne lombard-vénitienne, 571 —

Du 19 au 25 novembre 1859.

Ligne de Trieste.

33.213 Voyageurs	115.502 27	
Bagages et Marchandises	608.207 10	723.709 37

Ligne Lombard-Vénitienne.

51.230 Voyageurs	126.302 50	
Bagages et Marchandises	159.967 50	286.270 »»
Total		1.009.979 37
Semaine correspondante de 1858		661.752 »»
Différence		348.227 37

Lignes de Trieste et Lombard-Vénitienne réunies.

Recettes depuis le 1er janvier 1859	53.452.077 15
— — 1858	34.510.200 44
Différence	18.941.876 71

Digitized by Google

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Du 12 au 18 novembre 1859.

Ligne d'Alicante.

1859. — Longueur exploitée : 492 kilomètres.
1858. — ..... 455 —

12.084 Voyageurs.....	85.448 14
Bagages, Marchand. (grande vitesse)	16.278 31
— (petite vitesse)	186.437 12
Total de la semaine.....	208.163 59

Ligne de Saragosse.

Section de Madrid à Guadalajara.
1859 — Longueur exploitée. 57 kilomètres.

5.574 voyageurs.....	11.607 51	
Bagages, March. (gr.vit.)	2.540 09	16.681 38
Marchandises(petite vi.)	2.533 78	
Total des deux lignes réunies.....		284.844 97
Recettes antérieures depuis le 1er janvier 1859.....		10.251.536 49
Total.....		10.536.381 46

JURA INDUSTRIEL.

Ligne Neufchâtel-Chaux-de-Fonds-front. français

Longueur totale : 38 kilomètres.

Section Locle Chaux-de-Fonds.

Longueur exploitée : 8 kilom., exploitée depuis le 1er juillet 1857.

Du 18 au 24 novembre 1859

5.594 Voyageurs.....	2.303 30
Marchandises.....	306 40
Total.....	2.609 70

VICTOR-EMMANUEL.

1859. — Longueur exploitée, 214 kilomètres.
1858. — 214 —

Du 5 au 11 novembre 1850.

19.816 Voyageurs.....		42.636 70
Bagages, Marchandises, etc.....		30.547 95
Recettes diverses		180 85
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du Mont-Cenis.....		25.588 95
Total..		98.954 45
Recettes correspondantes de 1858...		94.963 34
Différence.....		3.971 11
Recettes depuis le 1er janvier 1859..		6.214.047 01
— — 1858..		3.854.805 88
Différence.....		2.359.241 13

UNION DES CHEMINS SUISSES

1859. Longueur exploitée : 275 kilomètres
1858. — 190 —

Du 20 au 28 novembre 1859.

25.150 Voyageurs	28.011 99
Marchandises et Bagages.....	23.758 69
Total.....	51.770 68
Période correspondante de 1858....	37.948 35
Différence.....	13.821 33
Recettes depuis le 1er janvier 1859..	2.613.951 04
Recettes depuis le 1er janvier 1858..	1.846.465 4
Différence.....	987.485 59

USINE A GAZ DE MARSEILLE.

	Recettes. 1858.	1859.	Augmentation En 1859.	0/0.
Octobre	112.231 60	126.165 38	13.633 78	12 11
10 1ers mois...	852.786 62	974.269 95	121.483 33	14 24

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	Recettes 1859.	1858.	Augmentation en 1859.	Soit 0/0
Octob.	1.261.520 47	1.135.248 03	128.272 44	11.32
10 1ers Mois	11.538.232 77	10.351.132 33	1.187.100 44	11.47

L'UNION DES GAZ (1).

Becs éclairés en octobre 1859.....	59.258
Becs éclairés en octobre 1858.....	53.897
Augmentation octobre 1859.....	8.361 becs
Recettes du gaz. — Octobre 1859....	254.066 94
Recettes du gaz. — Octobre 1858....	218.118 95
Augmentation en octobre 1859.....	15.947 99

(1) Y compris l'usine de Milan et déduction faite de celle de Toulouse.

COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

Voir le numéro du 26 novembre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(*Section Nord du réseau*).

BOURBONNAIS.

Tirage au sort du 1er décembre 1859.

Dans sa séance publique du 1er décembre 1859, le conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1860.

Le sort a désigné les titres suivants :

Obligations du Bourbonnais et du Grand-Central (emprunt 1853-1854), remboursables à 500 fr.

1re Série :

35,964	à 36,063	100
14,279	à 14,375	97

2e Série :

183,652	à 183,751	100
124,802	à 124,898	97

3e Série :

263,490	à 263,589	100
245,437	à 245,533	97

4e Série :

368,713	à 368,812	100
319,624	à 319,720	97
Total.		788

Obligations de Rhône-et-Loire.

1re Série. Remboursables à 625 fr. :

101,932	à 102,031	100
67,548	à 67,556	9
Total.		109

2e Série. Remboursables à 500 fr. :

28,134	à 28,233	100
21,552	à 21,580	29
Total.		129

Obligations de Saint-Etienne a Lyon.

Emprunts réunis. Remboursables à 1,250 fr. :

4,110	à 4,209	100
760	à 788	29
Total.		129

Emprunts de 1850. Remboursables à 1,250 fr.

1re Série :

2,216	à 2,223	8

2e Série :

4,740	à 4,741	2
4,749	à 4,754	6

3e Série :

5,594	à 5,601	8

4e Série :

8,839	à 8,846	8
Total.		32

Obligations de Saint-Etienne à la Loire.

Emprunt 1843. Remboursables à 1,000 fr.

10 obligations numérotées : 153 — 248 — 67 — 130 — 119 — 224 — 276 — 209 — 296 — 268.

Emprunt 1847. Remboursables à 1,000 fr.

15 obligations numérotées : 601 — 811 — 135 — 28 — 176 — 355 — 465 — 96 — 399 — 624 — 45 — 533 — 102 — 341 — 420.

Lesdites obligations seront remboursées, à partir du 2 janvier prochain, dans les bureaux de la Compagnie, 7, rue de la Chaussée-d'Antin, de dix heures à deux heures.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Amortissement.

Le mardi 13 décembre 1859, à dix heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, au tirage au sort des titres remboursables au compte de l'exercice 1859.

Ces titres sont les suivants :

1° 627 actions ;

2° 121 obligations 4 0/0 du 1er emprunt ;

3° 25 obligations 4 0/0 du 2e emprunt ;

4° 3,134 obligations 3 0/0 d'Orléans ;

Savoir :

314	obligations de 1852	(1re partie)
272	— de 1854	(2e partie)
314	— de 1855	(3e partie)
358	— de 1856	(4e partie)
1,220	— de 1857	(5e partie)
et 658	— de 1859	(6e partie)

5° et 507 obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central (1855), savoir :

169	obligations de la série A ;	
189	— de la série B ;	
et 169	— de la série C.	

Paris, le 25 novembre 1859.

Le directeur,
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

DU NORD

Escompte des coupons à échoir au 1er janvier 1860.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'ils peuvent toucher, moyennant escompte à 3 1/2 0/0, le montant des coupons à échoir le 1er janvier 1860.

Le paiement sera effectué à la caisse centrale de la Compagnie, place Roubaix, 24, à Paris, tous les jours non fériés, de dix heures à une heure.

Le coupon d'intérêt et de dividende sur les actions anciennes est de 25 fr.

Le coupon d'intérêt sur les actions nouvelles est de 7 fr. 50 c.

Le coupon d'intérêt sur les obligations est de 7 fr. 50 c.

Les titres au porteur auront à supporter la retenue de l'impôt au profit du Trésor, savoir :

Sur les actions anciennes. 0 fr. 65 c.;
Sur les actions nouvelles. 0 fr 50 c.;
Sur les obligations..... 0 fr. 20 c.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS

TIRAGE D'OBLIGATIONS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations, qu'il sera procédé, le jeudi 29 décembre 1859, à deux heures précises, en séance publique, au siége de l'administration, rue Bergère, 12, au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, dont le remboursement doit s'opérer le 1er janvier 1860 :

Emprunt de 1855 de 2,000,000 fr. : 13 obligations ;

Emprunt de 1856 de 1,800,000 fr. : 13 obligations ;

Emprunt de 1857 de 2,200,000 fr. : 17 obligations.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 125 fr. par action, afférent à l'exercice 1858-59, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre, sera payé à la caisse de la Société, rue Le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du neuvième coupon 1, de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Paris, le 25 novembre 1859.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES ET DU CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté en 1851, que la série B, comprenant 50 obligations, portant les n°s de 51 à 100, est sortie du tirage auquel il a été procédé en assemblée générale, le 25 novembre courant.

Ces 50 obligations seront remboursées, à raison de 1,100 fr., à dater du 1er février prochain, au siége de l'administration, rue Le Peletier, 35.

Paris, le 25 novembre 1859.

Le secrétaire général,

H. GISLAIN.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENÈVE

Le vendredi 23 décembre 1859, à midi précis, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue Laffitte, 17, au tirage au sort des obligations de la Compagnie à amortir pour l'exercice 1859, savoir :

168 obligations de l'emprunt de 1855
104 — — de 1857

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort, sera remboursé, à raison de 500 fr., à partir du 2 janvier 1860.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

28e *tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.*

Le 28e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 décembre 1859, à deux heures et demie, au siége de la Société.

Le 1er n° sortant gagnera			100,000 fr.
Le 2e	—	—	50,000
Le 3e	—	—	40,000
Le 4e	—	—	30,000
Le 5e	—	—	20,000
Le 6e	—	—	10,000
Et les huit numéros suivants chacun 5,000 fr., ensemble.			40,000

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'en exécution de l'art. 20 des statuts de la Compagnie, il a été fait un appel du dernier cinquième de 100 fr. par action nouvelle de 500 fr., et de 50 fr., par action ancienne de 250 fr.

Ce dernier cinquième doit être versé : moitié, soit fr. 50 par action nouvelle, ou 25 fr. par action ancienne, la première moitié à partir du 20 septembre dernier, et l'autre moitié, du 15 au 30 novembre 1859.

Les actionnaires qui n'ont pas effectué le versement de la première moitié doivent, aux termes des statuts, l'intérêt de retard à 6 0/0 par an, à partir du 20 septembre dernier, et ceux qui n'ont pas effectué le versement de la seconde moitié le 30 novembre 1859, doivent l'intérêt de retard à partir du 15 novembre.

Les versements sont reçus, sur la présentation des titres d'actions :

A Paris, 26, rue Laffitte ;

A Lyon, dans les bureaux de la Compagnie lyonnaise des omnibus, 6, place de la Charité;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers ;

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Pensort fils, banquier ;

A Loedres, chez MM. Scheppard et fils, 26, Threadneedle street ;

A Genève, dans les bureaux de la Compagnie, maison Laya, quai du Rhône.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES

(LIMITÉE.)

Avis est donné à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu à Londres, dans *London Tavern, Bishopsgate street*, jeudi 15 décembre prochain, à une heure.

Le but de cette assemblée est :

1° De prendre connaissance du rapport des directeurs, sur la marche des affaires de la Société, et de l'exposé des comptes pendant le premier semestre de l'exercice courant ;

2° De prendre en considération la convenance d'annuler les 25,192 actions qui n'ont pas encore été émises, et sont restées à la disposition de la Société, et, en lieu et place de ces actions, de lever jusqu'à concurrence de somme équivalente, en tout ou partie, suivant les besoins sociaux, soit par voie d'emprunt, soit par émission d'obligations ou d'actions de préférence, donnant à cet effet tous pouvoirs nécessaires aux directeurs ;

3° D'élire deux auditeurs ;

4° De déterminer le chiffre de la rémunération des directeurs ;

5° De prendre toutes autres mesures qui seraient dans l'intérêt général de la Société.

N. B. D'après les statuts, il est prescrit que :

« Aucune assemblée générale ne » peut délibérer valablement si le nombre des actions présentes ou représentées au début de la séance ne » s'élève pas à plus du sixième des » actions émises par la Compagnie. »

ADMINISTRATION DE

RENTES BELGES 2 1/2

FORMÉE

Par la Société générale pour favoriser l'industrie nationale à Bruxelles

ET

Par MM. DE ROTHSCHILD FRÈRES.

L'administration a l'honneur d'informer les porteurs de ses certificats de rentes belges 2 1/2 que de nouvelles feuilles de coupons leur seront délivrées à Bruxelles et à Paris, dans le courant du premier semestre de 1860.

Un avis ultérieur leur fera connaître l'époque de cette délivrance, et les formalités à remplir pour l'obtenir.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

1, Rue Saint-Georges.

CHAUFFAGE ÉCONOMIQUE

AU COKE ET AU GAZ

PRIX DE L'HECTOLITRE DE COKE RENDU A DOMICILE :

Dans Paris. . . . . 1 fr. 60
Dans la Banlieue 1 fr. 25 à 1 fr. 45 suivant les distances

EXPOSITION

d'Appareils de Chauffage et de Cuisine de tout genre et de toute dimension

APPROPRIÉS A

TOUS LES MÉNAGES

PLACE DU PALAIS-ROYAL, 2.

Ces Appareils sont livrés au prix coûtant, à Paris, et posés par les soins de la Compagnie.

Nota. Chaque sac contient un hectolitre.—Commander 48 heures d'avance

COMPAGNIE

DES MINES DE SOUDE D'ESPAGNE

Le gérant de la Société des mines de soude d'Espagne rappelle à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le jeudi 15 décembre 1859, à deux heures, ainsi qu'il a été précédemment annoncé, conformément aux statuts.

PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS. TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE : 3 départs par semaine.

Ligne directe : Départ pour Civita-Vecchia et Naples (directement), le lundi, à 10 heures du soir.

Ligne réglementaire : Départ pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messina et Malte, le jeudi à midi.

Ligne supplémentaire : Service direct sur Livourne, touchant à Gênes au retour. Départ de Marseille le samedi à 9 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE ET LA MER NOIRE.—Un départ par semaine pour Constantinople, tous les samedis à 4 heures du soir, par Messine le Pirée et Dardanelles. Coïncidence à Dardanelles avec le paquebot allant à Salonique. Correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, Mételie, Dardanelles et Gallipoli, toutes les deux semaines, le samedi, à partir du 3 décembre 1859.

EGYPTE. — Malta et Alexandrie. Départs toutes les deux semaines, le dimanche à dater du 27 novembre.

SYRIE.—Rhodes, Mersina, Alexandrie, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa. — *Voie d'Alexandrie* (sans transbordement) chaque deux semaines le dimanche à dater du 27 novembre. — *Voie de Smyrne* : chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 4 décembre.

LIGNE DIRECTE *de Constantinople à Alexandrie.* — Départs toutes les deux semaines, de Constantinople, le lundi, à dater du 1er décembre, et d'Alexandrie, le vendredi, à dater du 9 décembre.

MER NOIRE et DANUBE—Pour Varna, Sulina, Tulscha, Galatz et Ibraïla. Ce service est suspendu pendant la saison d'hiver.

Trébizonde par Ineboli, Sinope, Samsoun et Kerassunde.

Départs de Constantinople tous les lundis.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des principaux ports de l'Adriatique, des îles ioniennes et d'Odessa.

ALGÉRIE { ALGER. — Départs tous les mardi et samedi à midi
ORAN par Alicante.—Départs de Marseille le jeudi de chaque semaine. Correspondance à Alicante avec les chemins de fer espagnols de Madrid à Alicante
STORA, BONE ET TUNIS. — Départs tous les vendredi midi.

Pour fret, passage et renseignements s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale.

A Lyon, place des Terreaux.

Digitized by Google

CHRONIQUE DE LA BOURSE

Au milieu de la stagnation des affaires, qui avait continué pendant tout le mois de novembre, les ventes de primes faites à bas prix s'étaient accumulées et devaient former pour les vendeurs une position dangereuse si la hausse des cours venait au moment de la réponses des primes, à convertir toutes ces primes en rentes fermes. Comme les craintes soulevées par la question italienne s'étaient peu à peu dissipées, et que les cours du 3 0/0 étaient d'ailleurs soutenus par l'appât du prochain coupon, la rente est parvenue peu à peu à des cours auxquels toutes les primes vendues se trouvaient compromises, et les derniers jours du mois ont été consacrés à de nombreux rachats de rente. Aussi la Bourse a pris ces jours derniers, du moins pour la rente, une apparence d'activité à laquelle on n'était plus habitué depuis longtemps.

La rente, qui était déjà il y a huit jours à 70 25, s'est élevée mardi dernier à 70 50. Comme toutes les primes du mois étaient levées à ce prix, on s'attendait à de grands besoins de rentes pour la liquidation. Cependant le mouvement n'a pas pris tout à fait les proportions auxquelles on s'était attendu. Les vendeurs de primes n'avaient pas attendu au dernier moment pour se couvrir, et ce sont précisément leurs rachats qui ont précipité les cours du 3 0/0 à 70 50 et 70 65; mais le mouvement de hausse s'est subitement arrêté, après que la réponse des primes a été faite, à 70 45. Les acheteurs ont été tout à coup intimidés par le bruit que la flotte française avait bombardé Tétuan. Cette nouvelle était singulièrement exagérée, mais elle n'en a pas moins eu pour résultat de paralyser la tendance du marché au moment de la liquidation; la rente est même retombée à 70 30 Cependant, comme on n'a pas tardé à savoir que l'incident de Tanger n'avait point l'importance qu'on lui avait d'abord attribuée, la liquidation de la rente s'est faite dans de très-bonnes conditions. Le report, qui était d'abord à 47 1/2, est tombé à 10, ce qui a encouragé les acheteurs à conserver leur position. Aussi la rente a repris à 70 40 et 70 50, et elle est montée, pour fin décembre, à 70 90.

Le marché des chemins de fer n'est pas sorti de la situation languissante que nous avons déjà eu plusieurs fois l'occasion de signaler depuis quelque temps. La spéculation abandonne de plus en plus ces valeurs. Aussi les variations ont-elles été fort insignifiantes depuis huit jours.

Ce n'est pas, toutefois, que les cours des chemins aient rétrogradé, ils ont été sans cesse soutenus par quelques achats au comptant; mais les différences sur la semaine dernière sont à peine de 2 50 à 5 fr. Les actions d'Orléans se meuvent sans cesse entre les cours de 1,365 à 1,370. Le Lyon se maintient de 885 à 890; mais il ne peut pas s'élever au-dessus de ces prix. Le Nord ancien, qui a donné lieu à des achats assez nombreux, a monté à 955, et le Nord nouveau à 850; mais cette amélioration ne peut être attribuée à la spéculation, elle est le résultat des demandes chaque jour renouvelées des petits capitaux.

Les autres lignes sont restées complétement stationnaires. Le Midi ne bouge plus du cours de 515; le Genève, de 525 à 530. Le Dauphiné est tenu à 585.

Les chemins de fer étrangers n'ont pas eu plus d'affaires que les lignes françaises. Les chemins de fer Autrichiens ont eu quelques velléités de reprise; mais ils sont paralysés par le cours sans cesse défavorable du change sur Vienne.

Voici les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 24 novembre jusqu'à celle du 1er décembre :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 20 à 70 60; elle est restée à 70 50. Elle a varié à terme de 70 25 à 70 65; elle a fermé à 70 40 en liquidation, et à 70 55 pour fin décembre.

La rente à 4/2 0/0 a monté de 95 90 à 96 10.

Le Crédit mobilier a monté de 777 50 à 792 50; il est resté à 783 75.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,367 50 à 1,375; elles sont restées à 1,370.

Le Nord ancien a monté de 953 75 à 960; il est resté à 958 75; le Nord nouveau, de 838 75 à 850; il est resté à 848 75.

L'Est a varié de 645 à 650; il est resté à 642 50.

Le Lyon-Méditerranée a monté de 887 50 à 892 50; il est resté à 890.

Le Midi a varié de 512 50 à 515; il est resté à 515.

L'Ouest a fléchi de 567 50 à 565; il est resté à 570.

Le Genève a varié de 525 à 530; il est resté à 527 50.

Le Dauphiné a monté de 580 à 585; il a fermé à 582 50.

Les Ardennes anciennes ont varié de 457 50 à 460; les nouvelles, de 473 75 à 475.

Les Autrichiens ont varié de 553 75 à 550; ils ont fermé à 551 25.

Les Lombards ont varié de 548 75 à 545; ils ont fermé à 548 75.

Le Victor-Emmanuel a varié de 440 à 442 50; les Romains, de 366 à 360; les Saragosse, de 453 75 à 457 50.

Samedi. — Les cours se sont maintenus sur toutes les valeurs, mais il y avait peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 10 à 70 15, et à terme de 70 5 à 70 15. Le 4 1/2 s'est tenu à 95 90; la Banque, de 2,850 à 2875; le Crédit foncier, à 695; le Mobilier, de 172 50 à 776 25; l'Orléans, de 1,365 à 1,366 25; le Nord ancien, de 951 25 à 952 50; le Nord nouveau, de 840 à 842 50; l'Est, à 645; le Lyon-Méditerranée, de 885 à 887 50; le Midi, de 513 75 à 515; le Genève, de 527 50 à 530; l'Ouest, à 565; les Ardennes anciennes, à 455; les nouvelles, à 473 75; les Autrichiens, de 553 75 à 552 50; les Lombards, de 547 50 à 546 25; les Victor-Emmanuel, à 440; les Russes non libérés à 493 75; les Russes libérés, à 470; les Saragosse, à 455; les Romains, à 360.

Lundi. — Les cours étaient très-fermes et commençaient à se ressentir des besoins de la liquidation. Toutes les valeurs ont fermé en hausse et avec des demandes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 70 25, et à terme de 10 c. à 70 25; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 96. La Banque s'est tenue à 2,875; le Crédit foncier, à 695. Le Mobilier a monté de 6 25 à 782 50; l'Orléans, de 2 50 à 1,368 75; le Nord, de 2 50 à 955; le Nord nouveau, de 2 50 à 845; le Lyon, de 1 25 à 888 75. L'Est s'est tenu à 645; l'Ouest, à 565. Le Genève a fléchi de 5 à 523; le Midi, de 1 25 à 513 75. Le Dauphiné a monté de 3 75 à 585; les Lombards, de 1 25 à 547 50. Les Autrichiens se sont tenus à 552 50; les Victor-Emmanuel, à 440; les Saragosse, à 455; les Romains, à 362 50.

Mardi. — La hausse a fait des progrès sensibles; elle était produite à la fois par la certitude de la prochaine annonce du Congrès, et par les besoins de rentes des vendeurs de primes. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 70 55, et à terme de 25 c. à 70 50. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 05 à 75 95. La Banque a monté de 5 à 2,880; le Crédit mobilier, de 6 25 à 788 75; l'Orléans, de 1 25 à 1,370; le Nord ancien, de 2 50 à 957 50; le Nord nouveau, de 5 à 850; l'Est, de 1 25 à 646 25; le Lyon-Méditerranée, de 1 25 à 890; le Midi, de 1 25 à 515; l'Ouest, de 5 à 570; le Genève, de 2 50 à 527 50; le Dauphiné, de 2 50 à 587 50; les Ardennes anciennes, de 5 à 460; les nouvelles, de 1 25 à 475; les Autrichiens, de 1 25 à 553 75; les Lombards, de 1 25 à 548 75; les Victor-Emmanuel, de 2 50 à 442 50; les Saragosse, de 2 50 à 457 50; les Romains, de 2 50 à 365.

Mercredi. — Le début de la Bourse était encore en voie de hausse; mais les cours ont fléchi après la réponse des primes, et toutes les valeurs étaient faibles à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 60 à 70 35, et à terme de 70 65 à 70 30. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu à 95 95. La Banque a monté de 15 à 2,895. Le Crédit mobilier a varié de 793 75 à 783 75; l'Orléans, de 1,375 à 1,370; le Nord ancien, de 957 50 à 955; le Nord nouveau, de 850 à 846 25; l'Est, de 647 50 à 642 50; le Lyon-Méditerranée, de 892 50 à 887 50; le Midi, de 516 25 à 515; le Genève, de 530 à 527 50; l'Ouest, de 570 à 565; le Dauphiné, de 585 à 582 50; les Autrichiens, de 555 à 551 25; les Lombards, de 550 à 547 50; les Saragosse, de 460 à 458 75. Le Victor-Emmanuel s'est tenu à 442 50; les Russes non libérés, à 492 50; les Russes libérés, à 470; les Romains, à 360.

Jeudi. — La liquidation de la rente s'est faite avec des reports faciles. Les cours étaient fermes. Il n'y avait presque pas de variations sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 15 c. à 70 50, et en liquidation, de 10 c. à 70 40; elle est restée pour fin décembre à 70 55. Le Crédit mobilier a varié de 787 50 à 783 75; l'Orléans, de 1,368 75 à 1,370; le Nord ancien, de 955 à 958 75; le Nord nouveau, de 850 à 848 75; l'Est, de 645 à 642 50; le Lyon-Méditerranée, de 891 25 à 890; le Midi, de 513 75 à 515; l'Ouest, de 565 à 570; le Genève, de 525 à 527 50; le Dauphiné, de 580 à 582 50; les Autrichiens, de 550 à 551 25; les Lombards, de 546 25 à 548 75; les Saragosse, de 460 à 457 50.

Vendredi. — La Bourse a été très-animée. La rente a éprouvé un vif mouvement de hausse. La liquidation des chemins a été facile; cependant leurs variations ont eu peu d'importance. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 70 80, et de 50 c. à terme à 70 90. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 10 c. à 96. La Banque a monté de 5 fr. à 2,875. Le Crédit mobilier a varié de 782 50 à 795; l'Orléans, de 1,370 à 1,378 75; le Lyon Méditerranée, de 888 75 à 892 50; le Nord, de 960 à 962 50; l'Est, de 642 50 à 647 50; le Midi, de 513 75 à 515; l'Ouest, de 570 à 571 25; les Autrichiens, de 550 à 552 50; les Lombards, de 547 50 à 550. Les Saragosse ont fait 458 75; les Russes, 492 50.

F. Grimaud.

Digitized by Google

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES

DÉNOMINATION	ACTIONS au porteur ou nominatives	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	RESTE À VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividendes PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS	DERN. COURS CONNU.
ACTIONS INDUSTRIELLES.							
Caisse génér. des chemins de fer	C	110.000	500	»	25 »»	janv. juill.	237 50
Banque de l'Algérie.... *Banques*	A	6.000	500	»	35 30	....	700 »»
Omnium lyonnais	Civ.	7.800	1/7800	»	25 »»	janv. juill.	»» »»
Comptoir V.C Bonnard et Cᵉ	C	6.000	100	»	5 »»	février	11 25
Générale. *Assurances maritimes*	A	400	12 500	7500	2050 »»	avril	»
Sécurité	A	200	5.000	4/5	»»	....	30 0/0 b.
Union des ports	A	1.000	5.000	4250	477 50	avril	25 0/0 b.
Lloyd français	A	1.200	5.000	4/5	425 »»	février	20 0/0 b.
Océan	A	200	5.000	4000	190 »»	....	»
Chambre d'assurances	A	600	5.000	4/5	» »»	février	»
Mélusine	A	400	5.000	4/5	392 »»	mars	»
Vigie	A	200	5.000	4000	734 »»	....	»
Sauvegarde	A	200	5.000	4000	375 »»	février	»
Centrale	A	1.000	5.000	4000	270 »»	février	»
Réunion	A	1.200	5.000	4000	395 »»	février	»
Comptoir	A	400	5.000	4000	»	....	2 0/0 b.
Sphère	A	2.100	1.000	250	»	....	5 0/0 b.
Générale ... *Assurances incendie*	A	400	5.000	»	21 »»	avril	740 0/0 b.
Phénix	A	4.000	1.000	»	240 »»	mai, nov.	»
Nationale	A	2.000	5.000	1/5	620 »»	mars	135 0/0 b.
Union	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	avril	60 0/0 b.
Soleil	A	1.000	5.000	4/5	915 »»	avril	»
France	A	2.000	5.000	4/5	200 »»	avril	62 0/0 b.
Urbaine	A	1.000	5.000	4/5	325 »»	avril	»
Providence	A	2.000	2 500	2000	120 »»	avril	75 0/0 b.
Aigle	A	400	600	3000	200 »»	avril	»
Paternelle	A	3.000	1.000	600	Néant	avril	»
Confiance	A	800	5.000	4000	Néant	avril	»
Nord	A	2.000	1.000	800	25 »»	avril	»
Générale .... *Assurances vie*	A	400	7.500	»	2475 »»	t. les 3 ans	»
Nationale	A	2.000	5.000	4/5	300 »»	t. les 4 ans	»
Union	A	2.000	5.000	4/5	120 »»	t. les 2 an.	»
Phénix	A	800	5.000	4000	150 »	t. les 2 an.	»
Caisse Paternelle	A	6.000	500	400	15 »»	avril	»
Générale ..... *Assurances grêle*	A	2.000	5.000	4000	néant	avril	6 1/2 0/0 p
Omnibus Paris *Transports terre*	A	34.000	500	»	60 »»	janv. juill.	802 50
— act. de jouissance	A	»	1/34000	»	33	juin	»» »»
Omnibus de Lyon	C	60.000	100	10	Néant	....	50 »»
Omnibus de Londres	C	50.000	100	»	8 »»	....	37 50
Omnibus des ch. de fer	C	3 200	300	»	18 »»	janv. juill.	175 »»
Gondoles parisiennes	C	4.700	80	»	4 »»	....	»» »»
Cᵉ imp. des voitures de Paris	C	400.000	1/400000	»	Néant	mars	60 »»
4 Canaux, act. de capital *Canaux*	A	60.120	1 250	»	50 »»	avril, oct.	1220 »»
— act. de jouiss.	A	60.000	1/60000	»	6 30	1er juin	92 50
Bourgogne, act. de capital	A	7.200	1.000	»	50 »»	avril, oct.	970 »»
— act. de jouiss.	A	27.200	1/27200	»	12 50	1er juin	»» »»
Arles à Bouc, act. de capital	A	6.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	142 50
3 canaux, act. de capital	A	19.000	1.000	»	50 »»	avril, oct.	930 »
Aire à la Bassée	A	600	5.000	»	505 »»	févr. août	1145 »»
Sambre à l'Oise	A	11.550	1.000	»	60 »»	....	725 »»
Scarpe inférieure	C	2.900	1.000	»	»» »»	....	1500 »»
Sambre française canalisée	A	6.000	1.000		400	....	1450 »»
Canalisation de l'Èbre	A	63.000	533 33	»	4 0/0	....	»» »»
Ports de Marseille. *Ports ponts*	A	100.000	1/100000		4 0/0	avril, oct.	146 25
Pont, gare et p. de Grenelle	A	7.000	1.000	»	15 »»	....	»» »»
Pont de Rouen	A	800	1.000	»	30 »»	janv. juill.	»» »»
Ponts réunis	C	2.000	1.000		5 1/2 0/0	....	»» »»
Nouveaux Ponts réunis	C	4.000	1.000	»	5 1/4 0/0	....	230 »»
Bazin, L. Gay et Cᵉ. *Transp. eau*	C	16.000	500	»	2 1/2 0/0	janv. juill.	230 »»
Messager. imp. (Serv. marit.)	A	80.000	500		30 »»	janv. juill.	600 »»
Cᵉ cent. de transp. et nav.	C	6.400	250	»	Néant	....	»» »»
Cᵉ générale maritime	A	60.000	500	»	Néant	janv. juill.	235 »»
Marc Fraissinet père et fils	C	»»	500	»	»» »»	....	300 »»
Comp. de navigation mixte	A	20.000	1/20000	»	»» »»	....	200 25
Armements Barbey et Cᵉ	C	30.000	500	»	32 50	mars sept.	»» »»
Haute-Loire ..... *Charbonnages*	Civ.	5.200	500	»	Néant	avril oct.	»» »»
Long-Pendu	Civ.	»	500	»	»» »»	....	250 »»
Montchanin	C	6.800	500	»	»» »»	juin décemb.	»» »»
Centre-du-Flénu	Civ.	3.000	1.000	»	30 »»	mai	245 »»
Pont-de-Loup-Sud	Civ.	2.100	1.000	»	35 »»	avril	400 »»
Montieux-Saint-Étienne	Civ.	2.000	500	»	»» »»	....	»» »»
Blanzy	C	20.000	500	»	36 »»	févr. août	»» »»
Azincourt	A	1.500	1/1500	»	60 »	....	»» »»
Chazotte	A	5.000	1/5000	»	21 50	....	»» »»
Layon-et-Loire	A	1.850	1/1850		»» »»	....	400 »»
Épinac	A	2.400	1/2400	»	125 »»	1er décemb.	»» »»
Loire	A	80.000	1/80000	»	6 »»	....	143 75
Mont-Rambert	A	80.000	1/80000	»	6	....	142 50
St-Étienne	A	80.000	1/80000	»	6 »»	....	150 »»
Rive-de-Gier	A	80.000	1/80000	»	17 »»	....	243 75
Mayenne et Sarthe	A	13.200	1/13200	»	25 »»	....	»» »»
Grand'Combe	A	24.000	1/24000		70 »»	janv. juill.	780 »»
Unieux et Fraisse	»	»	500	»	»	....	120 »»
Carmaux	C	116.000	150	»	6 75	mai, novem.	85 »»
Roche-Molière et Firminy	»	» »	500	»	»» »»	....	»» »»
Houill. réun. à Quaregnon	A	6.720	250	»	Néant	....	150 »»
Charbonnages belges	A	30.000	500	»	25 »»	....	200 »»
Compagnie générale. *Asphalte*	C	6.000	500	»	Néant	....	»» »»
Seyssel anglais	»	10.000	100	»	17 50	....	»» »»
Manche. *Télégraphe électrique*	C	60.000	25	»	7.5 0/0	mars, sept.	»» »
Méditerranée	C	10.000	250		Néant	....	»» »»

DÉNOMINATION.	ACTIONS au porteur ou nominatives	NOMBRE DE PARTS OU ACTIONS	VALEUR NOMINALE des actions	RESTE À VERSER	DERNIERS INTÉRÊTS ou dividendes PAYÉS	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
Mouzaïa (cuivre) .... *Mines*	C	60.000	100	»	Néant	août	»» »»
Tenez (cuivre)	C	24.000	100	»	Néant	....	»» »»
Pontgibaud, plomb argentif.	A	10.000	1/10000	»	Néant	....	»» »»
Sentondes	C	10.000	500	»	37 35	janv. juill.	»» »»
Vieille-Montagne, zinc	A	90.000	80	»	25 »»	mai, nov.	275 »»
Nouvelle-Montagne, zinc	A	3.000	1.000	»	75 »»	....	675 »»
Stolberg et Westphalie, priv.	A	40.000	375	»	5 »»	octobre	»» »»
— non priv.	A	40.000	375	»	Néant	octobre	»» »»
Corphalie zinc	A	5.500	1.000	»	45 »»	janv. juill.	525 »»
Eschweiler, priv. zinc	A	6.500	375	»	18 75	janv. juill.	»» »»
— non priv. zinc	A	6.500	375	»	7 50	janv. av.	»» »»
Silésie zinc	A	50.000	375	»	18 75	mai, nov.	145 »»
Terre-Noire..... *Hts-F. et Forges*	A	30.000	1/30000	»	»» »»	....	670 »»
Decazeville (Aveyron)	A	2.400	3.000	»	Néant	juin, déc.	2005 »»
Alais (Gard)	A	18.000	1/18000	»	33 »»	juin déc.	550 »
Creusot (Saône-et-Loire)	C	25.000	500	»	70 »»	juin déc.	790 25
Allevard	»	»»	1.000	»	» »»	....	1050 »»
Basse-Indre		5.000	500	»	40 »»	avril, oct.	300 »»
Châtillon et Commentry	C	50.000	500	»	Néant	mars, sep.	201 50
Horme	A	10.000	1/10000	»	»» »»	....	625 »»
Maubeuge (Nord)	A	6.000	1/6000	»	25 »»	....	450 »
Fourchambault	C	50.000	1/50000	»	10 »»	....	275 »»
Marine et chemins de fer		54.000	1/54000	»	11 »»	mai, nov.	392 50
Côte-d'Or	»	»	500	»	»» »»	....	»» »»
Franche-Comté	C	40.000	500		15 »»	mai, novem.	»» »»
Méditerranée (f. et chant.)	A	6.000	1/6000	»	60 »»	....	625 »»
Firminy		»	250	»	»» »»	....	185 »»
Pont-Lévêque (Vienne)	C	»	500	»	»» »»	....	»» »»
Monceau-s.-Sambre (Belg.)	A	10.000	500	»	65 »»	avril, oct.	710 »»
Providence (Belgique)	A	5.500	1.000	»	70 »»	septembre	1310 »»
Phénix métallurgique		60.000	375	»	Néant	janv. juill.	»» »»
J.-F. Cail et Cᵉ ...... *Usines*	C	14.000	500	»	93 »»	sept. mars	645 »»
Carante	C	70.000	100	16	Néant	....	»» »»
Chameroy	C	4.000	500	»	»»	juin. déc.	»» »»
Bandillot	C	2.200	250	»	50	....	»» »»
Christofle	C	4.000	500	»	0 50	....	»» »»
Rue impér. de Lyon *Immeubles*	A	21.500	1/21500	»	2 »»	....	100 »»
Cᵉ immobilière (Rivoli)	A	240.000	100	»	50	janv. juill.	101 75
Docks Louis-Napoléon	Civ.	200.000	250	125	Néant	....	163 75
Gaz de Paris .... *Gaz*	A	110.000	1/110000	»	»»	mai, novem.	900 »»
Union des Gaz	C	21.000	250	»	»» »	janvier	80 »»
Marseille (et Mines de Portes)	C	48.000	1/48000	»	12 »»	avril, oct.	»» »»
Nord (Batignolles)	C	6.000	500	»	25 »»	juin décemb.	»» »»
Est (Vincennes)	C	1.000	500	»	107 »»	....	»» »»
Versailles	C	1.500	500	»	25 »	mars sept.	»» »»
Amiens	C	1.300	500	»	35 »»	janv. juill.	1 0 »»
Calais	C	1.000	1.000	»	21 »»	janv. juill.	300 »»
Saint-Étienne	A	1.050	1/1050	»	120 »»	....	»» »»
Lyon	A	7.000	1/7000	»	135 »»	janv. juill.	2100 »»
La Guillotière, Vaise et Lyon	A	2.400	1/2400	»	»» »»	....	1550 »»
Wazemmes	C	2.100	400	»	12 50	1er octobre	»» »
Malaga	»	»	»	»	»» »»	....	»» »»
Cᵉ centrale, Lebon 13 villes	C	15.000	500	»	30 »»	janv. juill.	»» »»
Montpellier	A	1.000	1/1000	»	»» »»	....	»» »»
Moberly (Amiens) ...... *Filatures*	A	8.000	500	»	42 »»	août	575 »»
Colon	C	40.000	500	»	27 25	janv. juill.	260 »»
Société Lemière	C	1.400	500	»	12 »	....	» »»
Pont-Remy	A	5.000	1/5000	»	28 »»	30 avril	»» »»
Siècle .... *Journaux*	C	2.500	1/2500	»	130 »»	....	»» »»
Journaux réunis (Constitutionnel et *Pays*, journ. de l'empire)	C	6.000	500	»	46 »	janv. juill.	»» »»
Droit	C	108	2.500	»	600 »»	....	»» »»
Saint-Gobain .... *Glaces*	A	2.600	1/2600	»	»» »»	....	»» »»
Montluçon	C	24.000	500	»	6 »»	....	»» »»
Oignies, Belgique	A	24.000	500	»	30 10	septembre	485 »»
Aix-la-Chapelle, Prusse gb.	A	2.000	375	»	Néant	1er octobre	»» »»
Sétif (colonies de) ...... *Divers*	A	6.000	500	»	35 30	mars sept.	»» »»
Richer et Cᵉ Vidanges	C	28.000	500	»	20	....	»» »»
Caoutchouc souple	C	50.000	80	»	12 »»	31 mars	»» »»
Chollet et Cᵉ	C	40.000	100	»	Néant	....	»» »»
Cᵉ générale des Eaux	A	80.000	250	»	13 »»	....	227 50
2 Cirques (E. Dejean et Cᵉ)	C	8.750	200	»	18 »»	5 fév. juill.	»» »»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES	Prix d'émission	Nombre.	Taux de rembour-sement	Durée de l'amort.	Intérêts annuels	ÉPOQUE DE PAIEMENT DES REVENUS.	DERNIER COURS CONNU.
Compᵉ générale des Omnibus	»	8.000	500	41	25 »»	avril octob.	»» »»
Cᵉ imp. des Voitures de Paris	80	27.000	125	50	5 »»	....	»» »»
Ports de Marseille	500	30 000	500	15	30 »»	janv. juillet	500 »»
Messageries imp. (serv. marit.)	500	12.000	500	1970	20 »»	avril octob.	510 »»
Loire, anciennes	»	»	1.250	»	50 »»	....	1130 »»
— nouvelles	»	18.000	1.250	75	50 »»	février août	960 »»
Carmaux (charbonnages)	270	2.000	300	00	15 »»	janv. juill.	»» »»
Télégraphe méditerranéen	100	12.500	125	25	7 50	mars sept.	»» »»
Vieille-Montagne	»	13.600	300	16	15 »»	janv. juillet	450 »»
Aveyron (Decazeville) 1855-57	500	6.000	600	50	30 »»	janv. juillet	»» »»
Compagnie générale des Eaux	270	20.000	500	90	15 »»	avril octob.	255 »»
Châtillon et Commentry	250	90.000	300	25	5 »»	mai novemb.	245 »»
Horme anc.	475	2.440	312 50	30	25 »»	30 juin déc.	400 »»
— nouv.	205	7.000	300	50	45 »»	31 mars sept.	2 3 75
J.-F. Cail et Cᵉ	40	8.000	450	11	20 »»	janv. juill.	415 »»
Rue impériale de Lyon	»	»	625	»	25 »»	15 janv. juill.	523 50
Gaz de Paris	416	23.300	500	45	25 »»	janv. juillet	455 »»
Union des gaz	220	22.727	250	25	15 »»	janv. juillet	»» »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER COURS DU 26 NOVEMBRE AU 2 DÉCEMBRE

Longueur Expl.	Longueur totale	Durée concess.	Nombre des actions	Valeur nomin.	Reste à verser	Revenu de chaque action dans la répartition du dernier exercice	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 26 Compt.	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt.	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt.	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt.	Mercredi 30 Terme	Jeudi 1 Compt.	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Compt.	Vendredi 2 Terme
1175	4928	99	300 000	500	•	87 fr. pour 1858	avril 1859	Orléans	1370 25	1376 25	1376 ••	1380 75	1367 50	1370 ••	1370 ••	1370 ••	1370 ••	1373 75	1376 75	1380 ••
910	1285	99	400.000	400	•	61 fr. pour 1858	juillet 1859	Nord ancien	952 50	952 50	955 ••	955 ••	957 50	957 50	957 50	955 ••	958 75	960 ••	961 25	962 75
•	•	•	125 000	400	275	4 0/0	juillet 1859	Nord nouveau	840 ••	842 50	845 ••	845 ••	845 ••	850 ••	847 50	846 25	847 50	848 75	••• ••	851 25
1818	1930	99	500 000	500	•	40 46 pour 1858	mai 1859	Est	648 25	645 ••	647 50	645 ••	645 ••	646 25	645 ••	642 50	645 ••	••• ••	645 ••	645 ••
1863	3938	•	693 000	500	•	40 50 pour 1858	mai 1859	Paris-Méditerranée	895 ••	897 50	895 ••	898 75	892 50	890 ••	896 ••	897 50	891 25	892 50	894 25	895 ••
793	1023	99	250 000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Midi	512 50	515 ••	512 50	513 75	515 ••	515 ••	515 ••	515 ••	515 ••	••• ••	515 ••	517 50
1100	2004	99	300.000	500	•	83 fr. pour 1858	avril 1859	Ouest	565 ••	••• ••	565 ••	565 ••	570 ••	570 ••	565 ••	570 ••	565 ••	570 ••	570 ••	571 25
219	214	99	80.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Lyon à Genève	530 ••	530 ••	527 50	525 ••	530 ••	527 50	530 ••	527 50	527 50	••• ••	527 50	••• ••
53	52	99	36 000	500	•	....	octobre 1857	Graissessac à Béziers	••• ••	••• ••	170 ••	••• ••	172 50	••• ••	172 50	••• ••	171 25	••• ••	170 ••	••• ••
134	204	99	35.000	500	•••	4 0/0	juillet 1859	Dauphiné	584 25	••• ••	580 ••	585 ••	587 50	587 50	582 50	••• ••	••• ••	••• ••	585 ••	••• ••
134	420	99	42 000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Ardennes ancien	455 ••	455 ••	••• ••	••• ••	460 ••	••• ••	••• ••	••• ••	460 ••	••• ••	••• ••	••• ••
•	•	•	84 000	500	250	...	juillet 1859	Ardennes nouveau	473 75	••• ••	••• ••	••• ••	475 ••	475 ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
23	•	99	16 000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Bességes à Alais	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1323	1341	99	400.000	500	•	30 21 pour 1858	juillet 1859	Chemins autrichiens	552 50	553 50	555 ••	552 50	557 50	553 75	553 75	554 25	554 25	553 75	554 25	556 ••
311	•	99	•	500	•	4 1/2 0/0	juin 1859	Victor-Emmanuel	410 ••	••• ••	410 ••	410 ••	412 50	412 50	412 50	••• ••	••• ••	••• ••	410 ••	••• ••
•	4102	95	600.000	500	350	5 0/0	13 juill. 1859	Russes (150 fr. payés)	492 50	493 75	••• ••	••• ••	492 50	••• ••	495 ••	••• ••	492 50	••• ••	••• ••	••• ••
•	•	•	•	•	•	•	•	Id. (tout payé)	470 ••	470 ••	470 ••	••• ••	470 ••	••• ••	472 50	••• ••	471 25	••• ••	••• ••	••• ••
90	175	99	80.000	500	100	4 0/0	mai 1859	Ouest suisse	282 50	•	280 ••	•	282 50	•	••• ••	•	280 ••	•	277 50	•
206	247	99	72.000	500	•	4 0/0	juillet 1859	Central suisse	435 ••	•	••• ••	•	431 25	•	••• ••	•	••• ••	•	432 50	•
162	179	•	57.392	500	•	4 0/0	juillet 1859	Nord-Est suisse	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	•	•	•	•	••• ••	•
442	815	99	240 000	500	100	0 0/0	juillet 1859	Saragosse	453 75	455 ••	453 75	455 ••	456 25	457 50	460 ••	458 75	457 50	••• ••	457 50	460 ••
1300	3133	99	312.500	500	300	....	janvier 1859	Lomb.-Vénit. Sud-Autr.	545 ••	546 25	547 50	547 50	550 ••	548 75	546 25	547 50	547 50	550 ••	547 50	551 25
•	619	99	170 000	400	•••	6 0/0 (Int. gar.)	avril 1859	Romains	340 ••	••• ••	364 50	••• ••	365 ••	••• ••	360 ••	••• ••	360 ••	••• ••	••• ••	••• ••
11	14	99	7.800	250	•	6 0/0	octobre 1857	Tarragone à Rens	••• ••	•	•	•	•	•	•	•	••• ••	•	••• ••	•
•	133	99	47.500	500	150	6 0/0	juillet 1859	Séville à Xérès	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	•	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	•
•	•	99	36 000	500	•••	5 0/0	décemb. 1859	Cordoue à Séville	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•
•	•	99	24.000	500	330	5 0/0	3 août	Hainaut et Flandres	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Dates des emprunts	Nombre d'obligations	Dernière année du remboursement	Prix d'émission	Reste à verser	Prix de remboursement	Époques des tirages	Intérêts par an	Époques des paiements	Noms des compagnies	26	28	29	30	1	2
1848	5 000	1938	•	•	1.250	décembre.	60 ••	janvier, juillet.	Rouen au Havre (nouv.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	• ••
1843-1849	12 000	1950	•	•	1.250	mars.	50 ••	Dº.	St-Germain (nouvelles)	••• ••	••• ••	• ••	• ••	••• ••	• ••
1843	2 775	1901	1100	•	1.250	mars.	50 ••	avril, octobre.	Strasbourg à Bâle (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1842	8 000	1924	1125	•	1.250	décembre.	50 ••	janvier, juillet.	Paris à Orléans (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1848	13.333	1948	750	•	1.250	décembre.	50 ••	Dº.	Dº (nouvelles), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	1000 ••	••• ••	••• ••
1843	6.400	1933	•	•	1.250	mars.	50 ••	Dº.	Versailles, rive droite (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1850	20 000	1950	•	•	1.250	•	50 ••	Dº.	Marseille à Avignon	• •	• •	• •	• •	• •	• •
•	8 300	1927	•	•	1.250	mai.	50 ••	Dº.	Montereau à Troyes	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1843	941	•	•	•	1.250	avril.	50 ••	Dº.	Bordeaux à la Teste	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1852-1854	34 530	1908	divers.	•	1.250	avril.	50 ••	Dº.	Ouest (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	1000 ••	••• ••	••• ••
1845-1847	15.000	1925	1000	•	1.250	février.	50 ••	mars, septembre.	Rouen au Havre (anc.), dites 5 0/0	••• ••	••• ••	995 ••	••• ••	996 ••	••• ••
1852	80.000	1905	1050	•	1.250	septembre	50 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (anciennes), dites 5 0/0	••• ••	1025 ••	1025 ••	1025 ••	1025 ••	1025 ••
1847-1854	26 750	1928	divers.	•	1.250	novembre.	50 ••	juin, décembre	Paris à Rouen (nouv.), dites 5 0/0, gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	940 ••	••• ••
1852	24.000	1935	500	•	625	mars	25 ••	janvier, juillet.	Strasbourg à Bâle (nouvelles)	••• ••	••• ••	••• ••	487 ••	••• ••	••• ••
1854	102 614	1952	•	•	625	décembre.	25 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 5 0/0 .... gar.	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1852	120.000	1954	•	•	625	avril.	25 ••	avril, octobre.	Méditerranée, dites 5 0/0 .... gar.	505 ••	502 50	505 ••	505 ••	••• ••	503 75
1852	209.899	1952	divers	•	650	avril.	25 ••	juin, décembre	Est (anciennes), dites 5 0/0	493 75	492 50	493 75	491 75	490 ••	490 ••
•	5 864	1905	•	•	500	juillet.	20 ••	mai, novembre.	Paris-Orsay, 1re série	• •	• •	• •	• •	• •	• •
1845	22 000	1935	500	•	400	•	15 ••	février, août.	Ouest (actions Vers. rive gauche)	••• ••	••• ••	••• ••	1000 ••	••• ••	••• ••
1845	9.000	1918	•	•	1.250	juin.	40 ••	janvier, juillet.	Paris à Rouen (anc.), dites 4 0/0	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1845	17 418	1944	500	•	562	mai.	16 87	Dº.	Nord (actions Charleroi à Erquelines)	• ••	• ••	• ••	• ••	• ••	••• ••
1853	131.097	1953	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Grand-Central (anciennes)	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••	••• ••
1855	255.000	1959	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Dº (nouvelles)	296 25	296 25	296 25	296 25	296 ••	296 75
1852	61 843	1952	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Rhône à la Loire, dites 3 0/0 ... gar.	••• ••	290 ••	••• ••	••• ••	300 ••	••• ••
1855	364.950	1954	divers.	•	500	avril.	15 ••	Dº.	Méditerranée, dites 3 0/0 .... gar.	306 25	306 25	••• ••	••• ••	307 50	••• ••
1852-1857	1102.000	1954	divers	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Paris à Orléans, dites 3 0/0	298 75	297 50	298 75	298 75	297 50	298 75
1854-1857	675.000	1956	divers.	•	500	mai.	15 ••	Dº.	Nord	303 75	302 50	302 50	302 50	303 75	303 75
1855	87.710	1954	285	•	500	décembre	15 ••	Dº.	Lyon à Genève (anciennes) .... gar.	300 ••	298 75	298 75	••• ••	298 75	298 75
1857	51 545	1954	•	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Dº (nouvelles)	297 50	297 50	••• ••	297 50	296 25	296 25
•	250 000	1955	•	•	500	avril.	15 ••	avril, octobre.	Paris à Lyon (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	297 50	298 75	300 ••
•	1 350 000	1951	divers.	•	500	avril.	15 ••	janvier, juillet.	Ouest (nouvelles), dites 3 0/0 .... gar.	296 25	297 50	297 50	298 25	296 ••	297 50
•	211.060	1953	285	•	500	décembre.	15 ••	Dº.	Bourbonnais	294 75	298 75	298 75	297 50	297 50	297 50
•	249 708	1957	285	•	500	juin	15 ••	Dº.	Midi .... gar.	297 50	296 ••	291 50	298 25	297 50	297 50
•	22 610	1956	280	•	500	•	15 ••	avril, octobre.	Bességes à Alais	295 ••	295 ••	••• ••	295 ••	295 ••	295 ••
1857	500.567	1949	270	•	500	mai.	15 ••	juin, décembre.	Est (nouvelles), dites 3 0/0	297 50	297 50	297 50	296 25	298 75	300 ••
•	26 277	1955	•	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Ardennes	295 ••	295 ••	295 ••	292 50	292 50	293 75
•	28.000	1957	•	•	500	juin	15 ••	Dº.	Dauphiné .... gar.	295 ••	295 ••	295 ••	290 ••	293 75	293 75
1858	600 000	1958	•	•	500	•	15 ••	Dº.	Paris-Lyon-Méditerranée (fusion)	295 25	295 ••	295 ••	295 ••	297 50	297 50
•	561.650	1946	275	•	500	•	15 ••	mars, septembre.	Chemins autrichiens .... gar.	263 75	263 75	262 50	263 75	263 75	264 75
1857	200.000	1949	275	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins lombards-vénitiens ... gar.	257 50	256 25	258 25	257 50	257 50	256 25
1858	•.•	1951	250	•	500	•	15 ••	janvier, juillet.	Chemins de fer Romains .... gar.	248 25	245 ••	245 ••	243 75	245 ••	245 ••
1859	100 000	19?3	•	•	500	avril	15 ••	janvier, juillet.	Madrid à Saragosse	257 50	258 25	257 50	256 25	257 50	257 50
1859	24 876	1957	260	•	500	•	15 ••	Dº.	Cordoue à Séville	247 50	247 50	247 50	247 50	••• ••	247 50
1859	•	1905	•	•	500	•	15 ••	Dº	Séville à Xérès	240 ••	241 25	241 50	242 50	244 25	243 75
•	169 500	1907	110	•	250	mai.	7 50	mai, novembre.	Graissessac à Béziers	120 ••	120 ••	120 ••	118 75	120 ••	120 ••

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Dénomination	Samedi 26 Comptant	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Comptant	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Comptant	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Comptant	Mercredi 30 Terme	Jeudi 1 Comptant	Jeudi 1 Terme	Vendredi 2 Comptant	Vendredi 2 Terme
FONDS FRANÇAIS.												
Rentes 3 0/0 jouissance 22 juin 1859	70 15	70 15	70 25	70 20	70 25	70 50	70 25	70 30	70 50	70 40	70 80	70 90
Rentes 3 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 juin 1859	70 50	70 35	70 45	70 45	70 55	70 70	70 70	70 70	•• ••	70 80	71 ••	71 ••
Rentes 4 1/2 0/0 jouissance 22 mars 1859	95 10	•• ••	95 ••	•• ••	95 95	•• ••	95 95	•• ••	96 10	•• ••	96 ••	•• ••
Rentes 4 1/2 0/0 Emprunt 1859 jouissance 22 mars 1859	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••	•• ••
Banque de France, jouiss. juillet 1859	2875 ••	•	2875 ••	•	2880 ••	•	2885 ••	•	2870 ••	•	2875 ••	•
Comptoir national d'escompte, jouissance août 1859	650 ••	•	••• ••	•••	650 ••	•	650 ••	•	••• ••	•	650 ••	•
Crédit foncier de France, 250 fr. payés, jouiss. juillet 1859	695 ••	••• ••	695 ••	••• ••	695 ••	••• ••	695 ••	••• ••	695 ••	••• ••	••• ••	••• ••
— Obligat. 500 fr., 4 0/0 tout payé, jouiss. mai 1859	475 ••	•	476 25	•	477 50	•	476 25	•	480 ••	•	478 75	•
— Obligat. 500 fr., 3 0/0 dº dº	452 50	•	452 50	•	455 ••	•	455 ••	•	453 75	•	453 75	•
— 10es d'Obligat. 4 0/0 dº dº	98 25	•	98 25	•	98 25	•	98 25	•	98 25	•	98 25	•
— 10es d'Obligat. 3 0/0 dº novembre 1858	91 25	•	91 25	•	91 25	•	91 25	•	91 ••	•	90 ••	•
— Promesses d'Obl. 1,000 fr. 3 0/0 200 payés, jouiss. mai 1858	905 ••	•	905 ••	•	905 ••	•	905 ••	•	905 ••	•	905 ••	•
Société générale de Crédit mobilier, tout payé, janv. 1859	777 50	778 25	777 50	782 50	780 75	785 75	785 75	783 75	782 75	782 50	791 25	795 ••
Ville de Paris, Obligations 1852, jouissance juillet 1859	1120 ••	•	1120 ••	•	1120 ••	•	1120 ••	•	1120 ••	•	••• ••	•
Dº dº 1855, tout payé, jouiss. mars 1859	475 ••	•	475 ••	•	472 50	•	471 50	•	475 ••	•	472 50	•
Département de la Seine, Obligations 1857, jouiss. juillet 1859	223 75	•	223 75	•	223 75	•	225 75	••• ••	225 ••	•	225 ••	•
Ville de Marseille, Obligations 1849 tout payé, jouiss. juillet 1859	••• ••	•	••• ••	•	••• ••	•	•	•	••• ••	•	••• ••	•
FONDS ÉTRANGERS.												
Anglais 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1859	96 4/8	•	96 4/8	•	96 5/8	•	96 6/8	•	96 6/8	•	96 7/8	•
Belge. — Emprunt 4 1/2 0/0, jouissance mai 1859	99 1/4	•	•• •/•	•	•• •/•	•	99 1/2	•	•• •/•	•	•• •/•	•
Piémontais, 5 0/0, jouissance juillet 1859	84 ••	•	84 ••	•	84 ••	•	84 ••	•• ••	84 ••	•	84 ••	•
— 3 0/0, jouissance juillet 1859	52 ••	•	54 ••	•	53 ••	•	53 ••	•	•• ••	•	53 ••	•
Autrichien, 5 0/0, tout payé, jouissance juillet 1859	85 •/•	•	85 •/•	•	•• •/•	•	85 •/•	•	85 •/•	•	85 •/•	•
Romain, 5 0/0, jouissance juin 1859	86 •/•	•	86 •/•	•	86 •/•	•	86 1/2	•	86 1/2	•	86 1/2	•
Espagne, différ. convert., jouissance juillet 1859	33 1/4	•• •/•	33 1/2	•• •/•	33 1/2	•• •/•	33 1/2	•• •/•	33 1/4	•• •/•	33 1/2	•• •/•
Dº 3 0/0 extérieur 1841, jouissance juillet 1859	41 3/4	•	45 •/•	•	45 •/•	•	45 •/•	•	•• •/•	•	45 1/2	•
Dº Dº 1857, jouissance juillet 1859	44 •/•	•• •/•	44 1/2	•• •/•	44 1/2	•• •/•	44 3/4	•• •/•	44 3/4	•• •/•	44 1/4	•• •/•
Dº intérieur, jouissance juillet 1859	43 1/4	43 1/4	43 1/2	43 3/8	44 1/2	43 1/2	43 1/2	43 3/8	43 1/4	•• •/•	43 5/8	43 5/8
Napolitain, 5 0/0, jouissance juillet 1859	••• ••	•	110 50	•	110 50	•	••• ••	110	••• ••	•	••• ••	•

Paris. — Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cº, rue Bergère, 20

Le Gérant, J. G. Bordot

Digitized by Google

Tableau des pln et Marseille pendant l'année 1859.

N° D'ORDRE.	TAUX de REMBOURSEMENT.	INTÉRÊT ANNUEL fr. c.	INTÉRÊT ANNUEL 0/0	DERNIÈRE ANNÉE du REMBOURSEMENT.	DÉNO Vs.	SEPTEMBRE. plus haut.	SEPTEMBRE. plus bas.	OCTOBRE. plus haut.	OCTOBRE. plus bas.	NOVEMBRE. plus haut.	NOVEMBRE. plus bas.	DÉCEMBRE. plus haut.	DÉCEMBRE. plus bas.	N° D'ORDRE.
					FONDS PU									
1	100	3 »	3	Ind.	3 0/0 1825.....	69 70	68 25	70 »	69 05	70 60	69 60	71 35	68 95	1
2	100	3 »	3	Ind.	— Emprunt 18	70 »	68 90	70 10	69 30	70 75	69 80	71 60	69 30	2
3	100	4 »	4	Ind.	4 0/0 1830.....	90 »	68 »	88 »	82 »	88 »	82 »	86 25	88 »	3
4	100	4 50	4 5	Ind.	4 1/2 0/0 1825	96 »	93 75	65 »	94 50	65 25	94 50	96 »	95 50	4
5	100	4 50	4 5	Ind.	— 1852	95 »	93 90	93 75	95 »	96 »	65 »	97 »	95 75	5
6	1250	50 »	4	1867	Quatre-Canaux	1225 »	1210 »	1250 »	1200 »	1230 »	1230 »	1205 »	1200 »	6
7	»	8 30	»	1883	—	92 50	92 50	62 50	92 50	92 50	63 50	92 50	92 50	7
8	1000	50 »	5	1868	Canal de Bourg	980 »	086 »	670 »	955 »	070 »	970 »	972 50	972 50	8
9	»	12 50	»	1863	—	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	9
10	1250	50 »	5	1670	Trois-Canaux. —	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	10
					FONDS PUB									
11	100	3 »	3	Ind.	Angleterre. —	93 7/8	93 »	66 1/2	93 5/8	96 3/4	96 »	97 1/2	93 3/8	11
12	100	3 »	3	»	Autriche. — 3	88 »	83 »	84 »	82 »	83 »	82 »	86 »	83 »	12
13	100	4 50	4 5	»	Belgique. — 4	69 1/4	99 »	100 3/4	90 1/2	100 »	98 1/8	99 3/4	99 »	13
14	100	3 »	3	»	— 3	80 »	75 1/4	78 1/2	73 »	» »	» »	» »	» »	14
15	100	2 50	2 5	Ind.	— 2	» »	» »	35 1/2	35 1/2	» »	» »	» »	» »	15
16	100	3 »	3	Ind.	Espagne. — 3 0/0	47 1/4	45 1/2	46 1/2	44 3/8	45 »	44 »	45 3/4	45 »	16
17	100	3 »	3	Ind.	— — 3	45 »	42 1/2	45 »	45 »	44 2/4	43 1/4	45 »	44 »	17
18	100	3 »	3	Ind.	— —	44 3/8	42 3/8	41 1/4	41 1/2	44 »	41 3/8	45 »	42 3/4	18
19	100	1 75	1 75	Ind.	— det	34 1/2	33 3/8	34 1/2	31 3/4	33 1/2	31 1/2	34 »	25 »	19
20	100	»	»	Ind.	— —	11 3/4	10 1/2	11 1/4	10 1/2	11 »	10 1/4	11 1/4	10 2/4	20
21	1000	43 (1)	4 3	1877	Haiti. — Annui	660 »	650 »	650 »	650 »	650 »	650 »	650 50	650 »	21
22	100	2 50	2 5	»	Hollande. — 2	65 1/4	65 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	22
23	100	5 »	5	»	Naples. — 3 0/	116 »	109 25	110 »	109 »	110 56	110 »	110 50	110 »	23
24	100	3 »	3	»	Portugal. — 3 0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	24
25	100	5 »	5	»	Piémont. — 5 0	86 50	83 »	86 »	83 »	85 50	83 »	86 »	84 »	25
26	100	5 »	5	»	— 3 0	54 75	54 »	54 75	52 50	53 »	53 50	53 75	53 »	26
27	1000	40 (2)	4	1871	— Obl	» »	» »	» »	» »	1060 »	1010 »	1060 »	1060 »	27
28	1000	40 (2)	4	1885	—	945 »	945 »	945 »	945 »	940 »	940 »	» »	» »	28
29	100	3 »	3	»	Rome. — 5 0/0	87 1/4	84 »	87 »	83 2/4	87 »	83 2/4	86 1/2	83 1/2	29
30	100	4 50	4 5	1899	Russie. — 4 1/2	97 »	97 »	» »	» »	68 »	97 »	98 1/2	97 1/2	30
31	1250	75 »	6 »	Ind.	Turquie. — 6 0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	31
					OBLIGATI									
32	1000	50 (2)	5	1870	Ville de Paris 1	1140 »	1110 »	1135 »	1125 »	1130 »	1105 »	1135 »	1126 »	32
33	500	15 (2)	3	1897	— 1	460 »	457 50	465 »	460 »	475 »	465 »	480 »	472 50	33
34	225	6 (2)	4	1888	Département de	220 »	217 50	222 50	218 75	225 »	224 25	227 50	225 75	34
35	1250	50 »	4	1906	Ville de Lyon 1	1055 »	1050 »	1055 »	1050 »	1070 »	1055 »	1075 75	1070 »	35
36	1250	50 »	4	1908	— 1	1055 »	1050 »	1055 »	1050 »	1070 »	1053 »	1073 75	1070 »	36
37	1000	50 »	5	1879	— 1	1025 »	1020 »	1032 50	1022 50	1050 »	1030 »	1050 »	1045 »	37
38	1000	43 »	4 5	1881	Ville de Marseille	945 »	930 »	950 »	930 »	630 »	940 »	645 »	645 »	38
39	1000	50 (2)	5	1854	—	1077 50	1070 »	1086 »	1035 »	» »	» »	1100 »	1070 »	39
40	1000	50 »	5	1875	— 1	1097 50	1095 »	1013 »	1012 50	1012 50	1012 50	1020 »	1020 »	40
41	1000	52 50	5 25	1877	— 1	1015 »	1010 »	1015 »	1013 »	1017 50	1017 50	1020 »	1020 »	41
42	500	20 (2)	4	»	Crédit foncier. -	470 »	460 »	480 »	467 50	477 50	460 25	480 »	465 »	42
43	200	13 (2)	2 5	»	—	450 »	450 »	458 »	445 »	455 »	447 50	458 »	440 »	43
44	100	4 (2)	4	»	—	66 25	95 »	67 50	96 25	96 25	63 »	96 75	95 »	44
45	120	3 (2)	2 5	»	—	61 25	91 25	92 50	61 25	21 25	90 »	21 25	87 50	45
46	1200	30 (2)	2 3	»	—	990 »	990 »	890 »	960 »	997 50	982 50	1000 »	991 25	46
47	1100	50 »	4 55	1860	Liste civile.....	» »	» »	1097 50	1097 50	1097 50	1073 »	1073 »	1073 »	47
48	500	30 »	6	(15 ans)	Ports de Marseil	492 50	460 »	500 »	492 50	500 »	493 »	497 50	495 »	48
49	500	30 »	6	1870	Messageries impé	518 75	515 »	507 50	503 75	511 25	507 50	515 »	510 »	49
50	»	»	»	»	Mines de la Loir	1125 »	1125 »	1125 »	1125 »	1130 »	1130 »	» »	» »	50
51	1250	50 »	4	(75 ans)	—	990 »	965 »	990 »	990 »	1000 »	990 »	1000 »	995 »	51
52	500	25 »	5	1881	Vieille-Montagne.	445 »	440 »	445 »	445 »	450 »	445 »	452 50	452 50	52
53	212 50	15 »	4 8	1881	Châtillon et Com	» »	» »	232 50	232 50	235 »	232 50	241 25	237 50	53
54	500	25 »	5	1865	Horme (ancienne	» »	» »	460 »	452 50	460 »	452 50	460 »	460 »	54
55	300	15 »	5	1905	— (nouvelle	270 »	276 »	279 »	270 »	273 75	267 50	272 50	270 »	55
56	450	20 »	4 44	1875	J.-F. Cail et C°	» »	» »	» »	» »	405 »	405 »	405 »	405 »	56
57	300	15 »	3	»	Rue Impériale (I	543 75	541 25	543 »	542 50	543 50	543 75	533 75	532 50	57
58	300	18 »	6	1901	Gaz de Lyon (Ly	» »	» »	320 »	317 50	» »	» »	» »	» »	58
59	500	25 »	5	1886	Gaz de Paris,...	450 »	445 »	435 »	442 50	435 »	445 »	462 50	455 »	59
60	500	15 »	3	1949	Compagnie gené	» »	» »	255 »	253 »	235 »	252 50	255 »	250 »	60
					OBLIGATIONS D									
61	1250	30 »	4 8	1933	Rouen au Havre (									61

A. COURTOIS fils.

Digitized by Google

Digitized by Google

N° D'ORDRE	PAIR.	DÉNOMINATION des VALEURS.	SEPTEMBRE. plus haut.	SEPTEMBRE. plus bas.	OCTOBRE. plus haut.	OCTOBRE. plus bas.	NOVEMBRE. plus haut.	NOVEMBRE. plus bas.	DÉCEMBRE. plus haut.	DÉCEMBRE. plus bas.	N° D'ORDRE.
		BANQUES ET CAISSES									
1	1000	Banque de France									
2	500	Banque de l'Algérie (Marseille)									
3	500	Comptoir d'escompte de Paris	2845 »	2780 »	2840 »	2852 »	2900 »	2825 »	2900 »	2810 »	1
4	500	Crédit foncier	650 »	650 »	665 »	660 »	700 »	678 »	680 »	680 »	2
5	500	Crédit mobilier	640 »	635 »	640 »	640 »	660 »	640 »	675 »	650 »	3
6	500	Caisse gén. des ch. de fer. — *J. Mir*	690 »	665 »	690 »	687 50	695 »	690 »	725 »	695 »	4
7	200	Caisse commerc. — *Bechet, Dethom*	827 50	785 »	835 »	760 »	797 50	765 75	865 »	783 75	5
8	400	Comptoir central. — *V. C. Bonnar*	250 »	237 50	250 »	240 »	245 »	197 50	237 50	225 »	6
9	400	Caisse de l'industrie. — *Veryniolle*	380 »	350 »	370 »	360 »	390 »	387 50	375 »	360 »	7
10	500	Union financ. et indust. — *Saint-Pa*	48 75	45 »	42 75	43 75	42 25	41 25	42 »	43 75	8
11	1/7800	Omnium (Lyon)	72 »	70 »	72 »	70 »	72 »	70 »	95 »	75 50	9
12	»	A.-F. Collet et C° (Lyon)	» »	» »	» »	» »	400 »	390 »	400 »	400 »	10
13	500	Gay, Bazin et C° (Marseille)	405 »	400 »	» »	» »	» »	» »	410 »	410 »	11
14	500	Crédit mobilier espagnol	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	12
		ASSURANCES.									
15	5000	Sécurité			340 »	340 »	» »	» »	240 »	240 »	13
16	5000	Union des Ports							512 50	472 50	14
17	5000	Lloyd français	» »	» »	» »	» »	30 0/0 b.	30 0/0 b.	» »	» »	15
18	5000	Vigie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	16
19	5000	Sauvegarde	» »	» »	20 0/0 b.	20 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	17
20	5000	Comptoir	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	18
21	5000	Générale	» »	» »	10 0/0 b.	10 0/0 b.	» »	» »	» »	» »	19
22	1000	Phénix	» »	» »	» »	» »	2 0/0 b.	2 0/0 b.	» »	» »	20
23	5000	Nationale	» »	» »	» »	» »	740 0/0 b.	740 0/0 b.	» »	» »	21
24	5000	Union	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	22
25	5000	France	» »	» »	» »	» »	155 0/0 b.	155 0/0 b.	» »	» »	23
26	5000	Urbaine	» »	» »	66 0/0 b.	66 0/0 b.	65 0/0 b.	65 0/0 b.	» »	» »	24
27	8500	Providence	» »	» »	» »	» »	28 0/0 b.	62 0/0 b.	» »	» »	25
28	7500	Générale	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	26
29	5000	Nationale	» »	» »	» »	» »	72 0/0 b.	75 0/0 b.	» »	» »	27
30	5000	Union	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	28
31	5000	Générale	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	29
			» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	30
		CHEMINS DE FER.									
32	500	Paris à Orléans	» »	» »	3 1/2 0/0 p.	3 1/2 0/0 p.	» »	» »	20 0/0 p.	20 0/0 p.	31
33	400	Nord (ancienne émission)									
34	400	— (nouvelle émission)	1407 50	1360 »	1412 50	1350 »	1375 »	1350 25	1440 »	1367 50	32
35	500	Est (Paris à Strasbourg)	947 50	915 »	940 »	925 »	938 75	917 50	985 »	957 50	33
36	500	Ouest	825 »	803 »	830 »	815 »	847 50	820 »	865 »	847 50	34
37	500	Midi	685 »	647 50	680 »	670 »	677 50	642 50	670 »	643 »	35
38	500	Graissensac à Béziers	600 »	566 25	595 50	560 »	574 25	565 50	585 »	565 »	36
39	500	Lyon à Genève	588 60	500 »	520 »	505 »	520 »	510 »	545 »	512 50	37
40	500	Dauphiné (libéré)	180 »	165 »	180 »	170 »	175 »	170 »	175 »	150 »	38
41	500	Ardennes (ancienne émission)	250 »	520 »	545 »	280 »	552 50	227 50	560 »	527 50	39
42	500	— (nouvelle émission)	250 »	530 »	560 »	547 50	590 »	547 50	850 »	585 »	40
43	500	Bességes à Alais	440 »	427 50	460 »	440 »	460 »	455 »	490 »	400 »	41
44	1/800000	Paris à la Méditerranée	478 »	470 »	487 50	475 »	475 »	470 »	500 »	475 »	42
45	500	Chemins Autrichiens	» »	» »	440 »	440 »	» »	» »	» »	» »	43
46	500	— Russes (non libérés)	310 »	295 50	915 »	895 »	915 »	907 50	947 50	890 »	44
47	200	— Central-Suisse	561 25	521 25	555 »	537 50	557 50	540 »	580 »	551 25	45
48	500	— Ouest-Suisse	501 25	497 50	500 »	495 »	500 »	490 »	500 »	497 50	46
49	500	— Sud-Autrichiens-Lombards	» »	» »	435 »	430 »	437 50	430 »	440 »	432 50	47
50	500	— Sardes (Victor-Emmanuel)	310 »	300 »	305 »	280 »	300 »	280 »	310 »	275 »	48
51	400	— Romains	561 25	540 »	558 75	548 25	558 50	545 75	582 50	547 50	49
52	500	Madrid à Saragosse et à Alicante	420 »	405 »	420 »	407 50	412 »	405 50	440 »	410 »	50
53	500	Séville à Xerès	380 »	370 »	385 »	340 »	375 »	330 »	375 »	350 »	51
54	500	Cordoue à Séville	405 50	431 25	460 »	445 »	450 »	450 »	421 25	457 50	52
	500	Nord de l'Espagne	347 20	338 75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	53
55		**VOITURES ET NAVIGATION**					495 »	495 »	480 »	410 »	54
56	1/24000	Omnibus de Paris							505 »	480 »	55
57	100	— de Londres									
58	100	— de Lyon (Lyon)	396 25	390 »	395 »	390 »	395 »	390 »	395 50	377 50	56
59	1/400000	Compagnie imp. des Voitures de P	42 50	37 50	42 50	40 »	41 25	37 50	42 50	37 50	57
60	500	Messageries impériales. — Services m	40 25	42 50	46 25	43 75	50 »	42 25	56 25	50 »	58
61	500	Navigation Bazin, Gay et C° (Marse	48 50	01 25	43 75	37 50	42 50	37 50	45 »	38 75	59
62	500	Compagnie générale maritime	550 »	560 »	610 »	580 »	607 50	590 »	600 »	570 »	60
63	»	Marc Fraissinet (Marseille)	225 »	225 »	230 »	220 »	230 »	225 »	235 »	285 »	61
64	»	Navigation mixte (Lyon et Marseill	125 »	160 »	200 »	175 »	272 »	200 »	278 75	225 »	62
65	500	Cabotage (Marseille)	300 »	290 »	310 »	280 »	390 »	320 »	415 »	360 »	63
66	»	Ponts sur le Rhône (Lyon)	200 »	170 »	200 »	177 50	205 75	190 »	207 50	200 »	64
67	1/400000	Ports de Marseille	» »	» »	» »	» »	» »	» »	150 »	130 »	65
		INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	66
68	1/8000	Kef-Oum-Theboul (Marseille)	125 »	116 75	131 25	115 »	117 50	112 50	116 25	112 50	67
69	500	Gar-Rouban (Marseille)									
70	200	Santander	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	68
71	60	Vieille-Montagne	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	69
72	375	Silésie	405 »	405 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	70
73	1/30000	Terre-Noire, La Voulte et Bességes (Ly	310 »	300 »	305 »	300 »	300 »	275 »	290 »	275 »	71
74	500	Creusot (Lyon)	100 »	97 50	100 »	95 »	115 »	100 »	130 »	110 »	72
75	500	Châtillon et Commentry (Lyon)	675 »	670 »	690 »	668 75	670 »	645 »	670 »	665 »	73
76	1/10000	Horme (Lyon)	800 »	785 »	805 75	795 »	817 50	797 50	810 »	765 »	74
77	1/30000	Fourchambault (Lyon)	210 »	200 »	210 »	197 50	207 50	200 »	220 »	200 »	75
78	1/24000	Marine et chem. d. fer (Petin, Gaudet e	» »	» »	695 »	695 »	» »	» »	» »	» »	76
79	250	Firminy (Lyon)	300 »	300 »	275 »	275 »	272 »	260 »	285 »	895 »	77
80	500	Pont-Levêque-Vienne (Lyon)	415 »	400 »	415 »	400 »	400 »	390 »	400 »	370 »	78
81	1/16000	Méditerranée (Marseille)	150 »	150 »	185 »	175 »	» »	» »	» »	» »	79
82	500	Monceau	280 »	280 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	80
83	500	J. F. Cail et C°	627 50	615 »	630 »	625 »	625 »	590 25	645 »	620 »	81
		CHARBONNAGES.	» »	» »	710 »	710 »	710 »	707 50	» »	» »	82
84	1/80000	Loire (Lyon)	695 »	690 »	695 »	692 »	255 »	645 »	692 »	645 »	83
85	1/80000	Mont-Rambert et La Béraudière (Ly									
86	1/80000	Saint-Etienne (Lyon)	138 75	132 50	140 »	131 25	145 »	133 75	145 »	138 75	84
87	1/80000	Rive-de-Gier (Lyon)	142 50	141 25	141 25	133 75	140 25	133 75	145 »	137 50	85
88	1/84000	Grand'Combe (Marseille)	140 »	137 50	145 »	135 »	151 25	137 50	150 »	140 »	86
89	500	Unieux et Fraisse (Lyon)	250 »	240 »	250 »	237 50	245 »	235 »	245 75	235 »	87
90	130	Carmaux (Toulouse)	740 »	705 »	795 »	745 »	785 »	770 »	800 »	780 »	88
91	500	Roche-la-Molière et Firminy (Lyon)	» »	» »	» »	» »	120 »	120 »	» »	» »	89
		SOCIÉTÉS DIVERSES.	92 »	83 75	87 50	86 25	70 »	60 »	63 75	60 »	90
92	100	Compagnie immobilière de Paris (Riv	410 »	410 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	91
93	1/21500	Rue impériale (Lyon)									
94	250	Jardin zoologique (Marseille)	103 75	98 75	103 75	100 »	105 »	102 50	110 »	102 50	92
95	250	Docks Louis-Napoléon	390 »	390 »	390 »	385 »	391 25	390 »	390 »	390 »	93
	(7000										

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

DIX-HUITIÈME ANNÉE — 1859

TABLE DES MATIÈRES

Actes officiels. — Décret contenant des modifications aux traitements des Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines en Algérie, 25. — Décret de promulgation de la convention entre la Sardaigne et la France pour l'établissement d'un pont sur le Rhône, 25. — Règlement dito, 25. — Décret portant dotation à la caisse des travaux de Paris, 54. — Modification au décret du 14 novembre, 54. — Décret autorisant une émission de 15 millions, 55. — Décret portant promulgation de la convention relative aux chemins de fer internationaux conclue le 23 novembre 1858 entre la France et la Sardaigne, 71. — Règlement de transit, 71. — Discours de la reine d'Angleterre à l'ouverture du parlement, 98. — Décret approuvant la convention intervenue entre le ministre de l'intérieur et la Compagnie du télégraphe sous-marin, 103. — Discours de l'Empereur à l'ouverture du corps législatif, 114. — Discours du président du corps législatif, 115. — Projet de loi et conventions (révision du cahier des charges des Compagnies de chemins de fer), 155, 177. — Modifications au projet de budget, 255, 316. — Règlement d'administration publique concernant les magasins généraux, 268, 316. — Proclamation de l'Empereur au peuple français (guerre avec l'Autriche), 394. — Rapport du ministre des finances à l'Empereur sur l'emprunt, 399, 494. — Emission, 400. — Décret autorisant la Société générale du Crédit commercial et industriel, 431. — Approbation des modifications aux statuts de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, 685. — Décret déclarant d'utilité publique l'exécution du chemin de Toulon à la ligne d'Italie et l'embranchement de Privas et Crest (Compagnie Lyon-Méditerranée), 717. — Modifications aux statuts du Crédit foncier, 734. — Modification au décret du 22 mai 1858, relatif à la négociation et à l'admission à la cote des valeurs étrangères, 734. — Institution des commis principaux (décret), 874. — Décrets concernant de grands travaux publics dans la vallée de Montaubry (Saône-et-Loire), à l'écluse de la Citadelle (Eure), au Gouffre-d'Enfer (Loire), sur la Loire, près Tours, au port de Cette, à Marseille, à la retenue d'Andrésy, à Lyon, à Nantes, près la ville d'Aramon, à la digue de Tain, à l'anse de Porstrein, 696, 897. — Décrets concernant de grands travaux pour l'amélioration des rivières, 1048.

Actions de chemins de fer (*les*). — Article, 522.

Agents de change. — Syndicat de Paris 6, — de Lyon. 6.— Liste officielle des agents de change de Paris, 67.— Nominations, 55, 636, 751, 765, 830, 878. — Nouveau règlement, 925. — Nomination du syndicat, 1013.

Alliance (*l'*).— (Compagnie d'éclairage au gaz en France et à l'Etranger.) - Avis d'une assemblée générale, 119.

Armements maritimes (*Compagnie d'*) *Barbey et Compagnie.* — Avis de l'assemblée, 102.

Assemblées générales et rapports.— Banque de France; compte rendu, 150. — Banque générale suisse, assemblée, 704. — Call et C°, assemblée, 811, 834. — Caisse générale des chemins de fer, assemblée, 364; rapport, 366. — Carmaux : mines et chemin, assemblée, 331; rapport, 350. — Comptoir central de crédit Bonnard, assemblée extraordinaire, 153. — Comptoir d'escompte de Paris, assemblée, 699; rapport, 718. — Crédit en Espagne, assemblée, 523; rapport, 539. — Crédit foncier, assemblée, 364; rapport, 378.

CHEMINS DE FER.—*Français* : Ardennes, assemblée extraordinaire, 4; rapport, 27; assemblée, 363; rapport, 377. — Bességes à Alais, assemblée, 234; rapport, 255. — Dauphiné, rapport (assemblée du 15 décembre 1858), 26; assemblée, 363; rapport, 460.—Est, assemblée extraordinaire, 490; rapport, 499.—Lyon-Genève, assemblée, 396; rapport, 456. —Lyon-Méditerranée, assemblée, 363; rapport, 404. —Midi, assemblée extraordinaire, 170; assemblée, 555; rapport, 559.—Nord, assemblée, 362; rapport, 409. — Orléans, assemblée, 269; rapport, 279. — Ouest, assemblée, 269; rapport, 274.—*Etrangers* : Autrichiens, assemblée, 491; rapport, 611. — Guillaume-Luxembourg, rapport, 638. — Lichtervelde à Furnes, rapport, 509. — Nord de l'Espagne, assemblée, 21. — Ligne d'Italie, assemblée, 715; rapport, 784. — Lombard-Vénitiens, rapport (18 novembre 1858), 28; assemblée, 763; rapport, 815.—Ouest-Suisse, assemblée extraordinaire, 1011; rapport, 1015.— Romains, assemblée, 490; rapport, 607.— Russes, assemblée, 682; rapport, 686. — Union des chemins de fer suisses, rapport, 618. — Victor-Emmanuel, fin du rapport de 1858, 8; assemblée extraordinaire, 924; rapport, 959.

Crédit en Espagne, assemblée générale, 523; rapport, 539.—Crédit foncier, assemblée, 364; rapport, 378. — Crédit mobilier, assemblée, 396; rapport, 414 — Crédit mobilier espagnol, rapport, 654.—Deux Cirques, assemblée, 204 — Docks et entrepôts de Marseille, assemblée, 443; rapport, 532. — Compagnie des Eaux, assemblée, 235; rapport, 238. — Gaz et hauts-fourneaux de Marseille, assemblée, 364; rapport, 375. — Glaces d'Aix-la-Chapelle, assemblée, 593.—Hauts-Fourneaux de Saint-Louis, rapport de la Caisse générale des chemins de fer, 367.— Herserange et Saint-Nicolas, assemblée, 271; rapport, 285.—Compagnie immobilière, assemblée, 364; rap-

Digitized by Google

port, 382. — Maritime, assemblée, 364; assemblée extraordinaire, 1028; rapport, 1031. — Messageries impériales, assemblée, 491; rapport, 503. — Mines de la Grand'Combe, assemblée, 603; rapport, 669. — Mines de Portes et Sénéchas, assemblée, 364; rapport de la caisse, 367; rapport, 374; assemblée extraordinaire, 972; rapport, 975. — Mines de la Silésie, rapport, 542. — Nu-propriétaires, assemblée, 627. — Omnibus, assemblée, 271. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, assemblée, 271; rapport, 283. — Ports de Marseille, assemblée, 364; rapport de la caisse, 367; rapport, 369; assemblée générale extraordinaire, 829; rapport, 832. — Transatlantiques français, assemblée, 301; rapport, 321. — Union des Gaz, assemblée extraordinaire, 715; autre, 956; rapport, 982. — Vieille-Montagne, rapport, 465. — Compagnie impériale des voitures de Paris, assemblée, 332; rapport, 347.

Banque d'Angleterre. — Bilan au 29 décembre 1858, 41. — Au 5 janvier 1859, 52. — Au 12 janvier, 68. — Au 19 janvier, 86. — Au 26 janvier, 102. — Au 2 février, 120. — Au 9 février, 134. — Au 23 février, 172. — Au 12 mars, 204. — Au 23 mars, 274. — Au 30 mars, 301. — Au 13 avril, 348. — Au 1er juin, 524. — Au 22 juin, 604. — Au 6 juillet, 652. — Au 27 juillet, 700. — Au 10 août, 734. — Au 17 août, 749. — Au 24 août, 766. — Au 31 août, 784. — Au 7 septembre, 798. — Au 14 septembre, 814. — Au 21 septembre, 832. — Au 28 septembre, 846. — Au 5 octobre, 862. — Au 12 octobre, 878. — Au 26 octobre, 910. — Au 2 novembre, 926. — Au 9 novembre, 941. — Au 30 novembre, 998. — Au 14 décembre, 1030. — Au 21 décembre, 1045.

Banque de France. — Dividende du 2e semestre 1858, 6. — Du 1er semestre 1859, 603. — Du 2e semestre, 1045. — Résultats comparés : décembre et 14 janvier, 50. — 10 février, 113. — 10 mars, 202. — 14 avril, 330. — 12 mai, 426. — 1er juin, 522. — 14 juillet, 650. — 11 août, 714. — 8 septembre, 779. — 13 octobre, 858. — 10 novembre, 922. — 8 décembre, 994. — Situation au 13 janvier, 52. — Au 10 février, 120. — Au 10 mars, 204. — Au 14 avril, 333. — Au 12 mai, 429. — Au 9 juin, 523. — Au 14 juillet, 652. — Au 11 août, 716. — Au 8 septembre, 782. — Au 13 octobre, 861. — Au 10 novembre, 925. — Au 8 décembre, 997. — *Le bilan de la Banque au 13 janvier*, article, 50. — Fixation du dividende, 83. — Situation au 8 septembre, article, 779. — Dite au 8 décembre, article, 994. — Assemblée générale, compte rendu, 150 et suivantes. — Tableaux, 174, 175, 176, 318, 514. — Les tableaux statistiques, article, 235. — *La Banque de France*, réponse à l'*Indépendance* belge, 666. — Fixation du taux de l'escompte, 699.

Banque de commerce et d'industrie à Darmstadt. — Avis d'assemblée, 254. — Paiement du dividende, 354.

Banque générale suisse. — Paiement d'un à-compte sur le dividende, 303. — Assemblée, 764.

Bibliographie. — Question économique et financière à propos des crises, par Victor Bonnet, 134. — Guide du client à la Bourse, 303. — Solution de la question des chemins de fer, 730, 746. — La Bourse de Paris, le marché libre et le marché restreint, 780. — Des litiges en matière de transports par chemins de fer, 1000. — Simple exposé de quelques idées financières et industrielles, par M. Barthelony, 1026. — Les nouvelles brochures financières, 1044.

Bourse de Paris (*la*). — Le marché libre et le marché restreint, brochure, 780. — Considérations sur le droit d'entrée, 858.

Brochures financières (*les nouvelles*), 1028, 1044.

Budget. — Budget général pour 1860, 130. — Budget des travaux publics, 130. — Modifications au projet de budget, et dispositions additionnelles, 235, 316. — Rapport de la Commission législative sur le budget général, 478.

Bulletin de la semaine. — Dans tous les numéros.

Bulletin des recettes de la semaine (*Chemins de fer*), par comparaison avec l'année précédente, et rendement kilométrique. — Dans tous les numéros.

Call et Cie (*Société*). — Obligations de la Société, 135. — Assemblée générale, 811, 834. — Tirage d'obligations, 834.

Caisse du commerce et de l'industrie à Turin (*Crédit mobilier*). — Convocation de l'assemblée générale extraordinaire, 6. — Intérêts aux actions, 54.

Caisse des travaux de Paris. — Dotation de 10 millions, 54. — Modifications au décret du 14 novembre 1858, 54. — Décret autorisant une émission de 15 millions, 55.

Caisse générale des actionnaires. — Demande en nullité de la Société et en nullité de délibérations, 24. — Avis de l'assemblée, 119. — Démenti concernant une fusion, 860.

Caisse générale des chemins de fer. — Paiement du coupon d'intérêt du deuxième semestre de 1858, 1. — Assemblée générale, 364. — Rapport, 366. — Démenti concernant une fusion, 860. — Convocation de l'assemblée générale pour le 31 janvier 1860, 905. — Lettre du directeur-gérant démentant des bruits de liquidation, 970.

Caisse Lécuyer. — Paiement des intérêts du 2e semestre, 7. — Avis de l'assemblée, 102.

Canal latéral à la Garonne (*Chemin de fer du Midi et*), 558, 587.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Paiement du dividende, 54.

Carmaux (*Mines et chemin de fer de*). — Paiement du coupon semestriel, 7. — Assemblée générale, 331. — Rapport, 350.

Chemins de fer (*Objets généraux*). — Recettes des chemins de fer pour 1858, 18. — Relevé chronologique des ouvertures des sections de chemins de fer, 39. — Situation du réseau français au 31 décembre 1858, 51. — Révision des concessions et des cahiers de charges, 66. — Même sujet, 83. — Projet de loi, 155. — Chemins de fer internationaux, 67. — Convention y relative, 71. — Chemins de fer vicinaux dans le Bas-Rhin, 118. — Mutations dans le personnel de la Compagnie d'Orléans, 118. — Les nouveaux chemins, 170. — Traités particuliers, arrêt de la Cour de cassation, 346. — Recettes du 1er trimestre de 1858-1859, 476. — Les actions de chemins de fer, 522. — Les chemins de fer en 1858; résultats généraux de l'exploitation des cinq grandes Compagnies, 554. — Les Compagnies de chemins de fer et les nouvelles conventions, 762. — Lettre aux administrateurs des Compagnies, 602. — Chemins de fer européens; comparaison de leur développement avec le chiffre de la population, 635. — Chemins suisses, 651. — Vœux des conseils généraux, 780. — Travaux, organisation administrative du service du contrôle, 842. — Les chemins de fer et l'opinion publique, 874, 907 (suite). — Recettes brutes en 1859, 939. — Statistique et recettes, 954.

Chemins de fer (*Projets de*). — Chemin de fer projeté de Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin), 861. — Chemin de fer de grande jonction de Tours à Gannat, 899.

Chemin de fer aérien circulaire indéraillable, 667.

Chemins de fer vicinaux dans le Bas-Rhin, 118.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

ALGÉRIENS. — Note du *Moniteur* au sujet des propositions des Compagnies, 6. — Examen et garantie, 235. — Projet de loi concernant les chemins de fer algériens, article, 395. — Projet de loi et exposé des motifs, 400.

ARDENNES (*Compagnie des chemins de fer des*). — Assemblée générale et extraordinaire du 29 décembre; résumé, 4. — Rapport, 27. — Intérêts semestriels, actions et obligations, 7. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 158. — Convention approuvant la fusion, 187. — Convention avec le ministre des travaux publics pour la fusion avec l'Est, 212. — Traité avec l'Est, 213. — Assemblée générale, 363. — Rapport, 377, 413, 431, 658. — Inauguration de la section de Donchery à Sedan, 444. — Faux bruit de collision, 699. — Avis concernant les obligations, 779. — Ouverture de la station de Nouzon, 796.

BESSÉGES A ALAIS (*Chemin de fer de*). — Intérêt aux actions, 7. — Remboursement des obligations, tirage du 20 décembre, 22. — Assemblée générale, 234. — Rapport, 255, 281.

BORDEAUX A LA TESTE (*Chemin de fer de*). — Le chemin de fer de Bordeaux à la Teste et les chemins de fer du Midi, 116. — Traité avec la Compagnie du Midi, 224.

CHAUNY A SAINT-GOBAIN (Nord) (*Chemin de fer de*). — Réception de la ligne, 907.

DAUPHINÉ (*Compagnie du chemin de fer du*). — Paiement des intérêts semestriels, actions et obligations, 7. — Rapport à l'assemblée générale extraordinaire (15 décembre 1858), 26. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 157, 179. — Cahier des charges, *ibid.* — Traité avec la Compagnie de Lyon, 185. — Assemblée générale, 363. — Rapport, 460. — Modifications aux statuts, 684. — Fourniture de traverses, 878.

EST (*Compagnie du chemin de fer de l'*). — Paiement des intérêts sur les obligations des anciennes Compagnies de Montereau à Troyes et de Mulhouse à Thann et sur celles de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, 7. — Remboursement des obligations sorties le 30 novembre, 8. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 158. — Convention approuvant la fusion des Ardennes, 187. — Cahier des charges, 188, 212. — Convention entre le ministre des travaux publics et la Compagnie des Ardennes pour la fusion avec l'Est, 212. — Traité avec les Ardennes, 213. — Le pont du Rhin, 270, 492. — Dividende, 477. — Assemblée générale extraordinaire, 490. — Rapport, 499. — Tableaux, 625. — Ouverture de la ligne de Luxembourg à la frontière de France, 731, 843. — Ligne de Vincennes, travaux, 779. — Ouverture de la ligne de Vincennes, 810. — Dividende probable, réponse à l'*Industrie*, 907.

GRAISSESSAC A BÉZIERS (*Chemin de fer de*). — Paiement d'intérêt des obligations, 365. — Nouvelle convention, article, 477. — Condamnation, affaire Boucaruc, 494. — Acquittement de M. de Boucaruc par la Cour impériale, 770. — Projet de loi (révision des conventions), 495.

LYON A GENÈVE (*Compagnie du chemin de fer de*). — Paiement des intérêts semestriels, actions et obligations, 7. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155. — Assemblée générale, 396. — Rapport, 416. — Tableaux, 513. — Mouvement commercial avec le Victor-Emmanuel, 907. — Recettes, 923.

LYON-MÉDITERRANÉE (*Compagnie du chemin de Paris à*). — Paiement des intérêts du 2e semestre, 6. — Des intérêts semestriels, obligations 3 0/0, ancienne Compagnie, et de 5 0/0, ancienne Compagnie de Marseille à Avignon, 7. — Remboursement des obligations (emprunt du Bourbonnais) sorties le 2 décembre, 8. — Id. des obligations (section Sud), sorties le 16 décembre, 8. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 157, 178. — Traité avec la Compagnie du Dauphiné, 185. — Dole à la frontière suisse (Chronique), 204. — Paiement des intérêts, obligations d'Andrézieux à Roanne, 206. — Remboursement des obligations sorties le 4 novembre 1858, 206. — Tirage des obligations anciennes de

Digitized by Google

la Compagnie de Lyon et Avignon à Marseille, 237. — Dividende de l'exercice 1858, 331. — Assemblée générale, 363. — Résultat du compte général d'exploitation, 396. — Rapport, 404. — Compte général de l'exploitation (tableau), 466. — Id., 509, 510. — Recettes de la Compagnie depuis 1859, augmentation, 602. — Concession du chemin de fer de Toulouse à la frontière d'Italie, avec embranchement sur Draguignan, et d'un embranchement sur Privas et Crest, 714. — Décret, 717.

LYON A LA CROIX-ROUSSE (*Chemin de fer de*). — Décret approuvant la concession, 350. — Souscription, 877. — Clôture de la souscription, 890, 895.

MARSEILLE A TOULON (*Chemin de fer de*). — Inauguration de la section d'Aubagne, 491.

MIDI (*Chemin de fer du*). — Paiement des intérêts semestriels des actions et des obligations, 7. — Les chemins du Midi et le chemin de Bordeaux à la Teste, 116. — Assemblée extraordinaire du 28 février, compte rendu sommaire, 170 — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 160. — Traité avec le ministre des travaux publics, 222. — Projet de cahier des charges supplémentaire, 224. — Traité avec la Compagnie de Bordeaux à la Teste, 224. — Assemblée générale, 555. — Rapport du Midi et du canal latéral à la Garonne, 558, 587. — Tableau, 657. — Inauguration de la section de Mont-de-Marsan à Tarbes, 748.

NORD (*Compagnie du chemin de fer du*). — Paiement du coupon sur les actions anciennes et nouvelles, 7. — Du 10e coupon d'intérêt, chemin de fer de Charleroi, 7. — Remboursement des actions de Charleroi, 8. — Obligations de l'emprunt, 8. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 158. — Modification de la convention approuvée par décret du 26 juin 1857, 186. — Traité avec la Compagnie do l'Ouest, 222. — Rectification entre Paris at Creil, 272. — Assemblée générale, 362. — Rapport, 409. — Tableaux, 511. — Ouverture de la section de Paris à Creil, 428. — Pont fixe sur le Rhin à Cologne, 844. — Mons à Hautmont, approbation de la convention, 907. — Convention, 912.

ORLÉANS (*Compagnie du chemin de fer d'*). — Paiement des intérêts semestriels sur les obligations d'Orléans et sur celles de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, 11. — Remboursement des obligations et actions sorties le 14 décembre, 8. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 156. — Convention, 177. — Solde du dividende pour 1858, 234. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 30 mars, article, 259. — Rapport, 279, 304. — Résultats de l'exploitation en 1858, article, 331. — Ouverture de la section de Montluçon à Moulins, 906. — Détails sur cette section, 939.

OUEST (*Chemin de fer de l'*). — Remboursement des obligations sorties le 25 novembre, 8. — Visite de la station de Mézidon à Argentan, 51. — Révision du cahier des charges, projet de loi, 155, 158. — Remboursement des obligations sorties au tirage du 24 février, 206. — Projet de convention avec le ministre des travaux publics, 214. — Projet de cahier des charges, 215. — Traité avec la Compagnie du Nord, 222. — Assemblée générale ordinaire du 29 mars, article, 269. — Rapport, 274. — Paiement du solde du dividende, 274. — Résultats de l'exploitation, 248. — Assemblée générale, 443. — Rapport, 454. — Nomination de M. Simon comme président du Conseil, 603. — Voyage de plaisir sur les côtes de Normandie, 698. — Embranchement de Falaise, 907

VERSAILLES (*Chemin de fer de Paris à*), rive gauche. — Paiement des intérêts aux porteurs de l'ancienne Compagnie, 134.

VINCENNES (*Chemin de fer de*). — Raccordement avec le chemin de Ceinture, 492. — Travaux, 729. — Ouverture de la ligne, 810.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Chemins de fer américains.

GALVESTON A HOUSTON (*Chemin de fer de*). — Emission de 6,000 obligations, 8. — Lettre du président de la Compagnie au *Moniteur*, 20. — Rapport de M. Georges Lée, ingénieur, 32.

Chemins de fer anglais. — Rapport officiel sur les chemins de fer anglais, 875.

Chemins de fer allemands. — Statistique pour l'année 1857, 252.

AUTRICHIENS (*Société I. R. P. des chemins de fer de l'Etat*). — Paiement des intérêts, 7. — Différence entre le chiffre des recettes de 1857 et 1858, 10. — Résolutions de l'assemblée, 491. — Rapport, 611.

ELISABETH (*Chemin de fer*). — Paiement du semestre d'intérêt, 7.

EST DE LA BAVIÈRE (*Chemin de fer de l'*). — 3e versement, 8.

NASSAU (*Chemin de fer de*). — Demande en nullité de souscription d'actions, 897.

ORIENT (*Société I. R. P. des chemins de fer d'*). François-Joseph. — Paiement des intérêts semestriels, 7.

RHÉNANS (*Chemins de fer*). — Union des chemins rhénans, 909. — Rive gauche du Rhin ; ouverture de la dernière section, 1011.

Chemins de fer belges. — Garantie du minimum d'intérêt ; difficultés, 909. — Les chemins belges et la garantie d'intérêt, 1010.

ANVERS A GAND (*Chemin de fer d'*). — Avis d'assemblée générale, 119. — Paiement du dividende, 206.

CENTRE-BELGE (*Chemin de fer*). — Ecaussines à Erquelines ; paiement des intérêts des obligations, 7.

HAINAUT ET FLANDRES (*Chemin de fer*). — Paiement du semestre d'intérêts des obligations, 7. — Dito des intérêts des actions, 22. — Percement du tunnel de Renaix, 366. — Rapport, 462. — Tableaux, 722. — Visite du ministre, 893. — Admission à la cote officielle, 974.

GUILLAUME-LUXEMBOURG (*Société royale grand-ducale des chemins de fer*). — Rapport à l'assemblée, 638.

LICHTERVELDE A FURNES (*Chemin de fer de*). — Avis de l'assemblée, 237. — Résumé du rapport, 509.

Chemins de fer espagnols. — Renseignements généraux, 133. — Avenir des chemins espagnols, 923. — Leur situation, 995.

BARCELONE A SARAGOSSE (*Chemin de fer de*). — Appel du 13e versement, 131.

CADIX A SÉVILLE (*Chemin de fer de*). — Avis de l'assemblée, 237. — Notice sur la ligne, 279.

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE (*Chemin de fer de*). — Paiement des intérêts semestriels, actions at obligations, 7. — Renseignements sur l'ouverture des sections, 133. — Note communiquée, 365. — Appel de fonds, 525. — Rapport, 528.

NORD DE L'ESPAGNE (*Chemin de fer du*). — Souscription ; notice sur la Société, 4 — 1re assemblée, 21. — Renseigements, 133. — Cote à terme, 667.

PAMPELUNE A SARAGOSSE (*Chemin de fer de*). — Autorisation de Société anonyme, 1010. — Convocation de la 1re assemblée, 1036.

SÉVILLE A XÉRÈS-CADIX (*Chemin de fer de*). — Notice sur la ligne, 5. — Coupon d'intérêt, 22. — Ouverture prochaine, 1011.

TARRAGONE A REUS (*Chemin de fer de*). — Tirage des obligations 1er et 2e emprunts, 54. — Paiement des intérêts, 251.

VALENCE A ALMANSA (*Chemin de fer de*). — Ouverture de la 1re section, 996.

Chemins de fer hollandais. — Situation, 1028.

Chemins de fer italiens. — Achat des chemins do Lucques à Pise et à Pistoie, 1028.

LIGNE D'ITALIE (*Chemins de fer de la*). — Paiement des intérêts semestriels, 7. — Dernier avis pour les versements en retard, 296. — Inauguration de la section du Bouvoret, 683. — Assemblée générale, 714. — Rapport, 784, 799.

LOMBARDS-VÉNITIENS ET DE L'ITALIE CENTRALE (*Sud de l'Autriche. Chemins de fer*). — Rapport à l'assemblée générale du 18 novembre 1858, 28 — Délivrance de nouveaux titres, 92. — Les chemins de fer du Sud de l'Autriche, article, 100. — Travaux à la suite de la guerre, 635. — Les actions admises à la cote à terme, 666. — Situation nouvelle faite aux titres de cette Compagnie, 682. — Appel do 50 fr. par action, 701. — Assemblée, 764. — Rapport, 815. — Dividende, 767. — Situation faite par les conférences, 908. — Articles du traité de Zurich relatif aux chemins lombards, 973. — Paiement du semestre d'intérêts, 1015.

PIO-LATINA (*Société privilégiée*) des chemins de fer de Rome à Frascati et à la frontière napolitaine. — Appel des 2e et 3e versements, 255.

ROMAINS (*Société générale des chemins de fer*). — Paiement du coupon semestriel des obligations, 1. — Avis de la soumission d'une fourniture de travaux, 5. — Avis d'une fourniture de rails Vignole, 19. — Entrée d'une locomotive dans la gare de Rome, 50. — Avis pour la soumission aux travaux d'un projet de souterrain, 118. — Avis pour la soumission aux projets des parties du chemin de Rome à Ancône, entre la Strada del Casale et Montorso, et Montorso et Orte, 148. — Convoi d'essai, 271. — Wagon poutifical, 271. — Paiement de l'intérêt semestriel, 303. — Départ du wagon pontifical (Chronique), 333. — Autorisation d'exploiter la ligne et exploitation, 346. — Article spécial dans le compte rendu de la Caisse générale des chemins de fer, 368. — Assemblée générale (31 mai), 490. — Rapport, 607. — Départ du duc de Massimo, 572. — Avis du paiement du coupon d'intérêt des obligations, 1er semestre 1859, 601. — Avis relatif aux cahiers de charges des entreprises d'omnibus, 603. — Visite du wagon pontifical par le Saint-Père, discours de M. Solar, 651. — Le convoi d'honneur, 661. — Paiement du coupon d'intérêt semestriel, 1024.

VICTOR-EMMANUEL (*Chemin de fer*). — 5e versement, 8. — Rapport, suite et fin (voir le numéro du 25 décembre 1858), 8. — Appel de fonds, 525. — Travaux à Magenta, 635. — Accident, 683. — Assemblée générale extraordinaire, 924. — Rapport, 959. — Paiement du coupon, 959.

Chemins de fer russes (*Grande Société de*). — Intérêts, 8. — Train impérial russe, 667. — Assemblée générale, 682. — Rapport, 686, 703.

Chemins de fer suisses (*Central suisse.*) — Paiement du 2e semestre du dividende, 305. — Jonction avec le chemin de l'Est, 731.

FRANCO-SUISSE (*Chemin de fer*). — Inauguration d'une section, 924.

JURA INDUSTRIEL (*Chemin de fer par le*). — Avis de paiement du 1er coupon d'intérêt, 67. — Ouverture d'une section, 996.

LAUSANNE A FRIBOURG (*Chemin de fer de*). — Paiement des intérêts semestriels, 7.

NORD-EST SUISSE (*Chemin de fer*). — Paiement du dividende, 22.

OUEST SUISSE (*Compagnie des chemins de fer de l'*). — Convocation de l'assemblée générale, 524. — Course d'essai sur le chemin, 909. — Détails sur la situation de la ligne et des travaux, 973. — Assemblée générale extraordinaire (15 décembre), 1011. — Rapport, 1015.

Digitized by Google

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES. — Intérêts des actions et obligations, 8. — Appel de 50 fr. sur les actions libérées, 70. — Réduction des souscriptions aux obligations, 604. — Rapport à l'assemblée générale, 618.

Chronique des chemins de fer. — Tous les numéros.

Chronique de la Bourse. — Tous les numéros.

Commerce extérieur de la France en 1858, 795, 972. — V. TABLEAUX DES DOUANES.

Commis principaux (*Création des*). — Décret, 874. — Règlement, 925. — Liste officielle, 974.

Commission permanente des valeurs (*Rapport de la*). — 843.

Comptoir central de crédit Bonnard. — Assemblée générale extraordinaire, 153.

Comptoir d'escompte de Paris. — Bilan au 31 décembre 1858, 85. — Au 31 janvier, 120. — Au 28 février, 235. — Au 31 mars, 301. — Au 30 avril, 429. — Au 31 mai, 524. — Au 30 juin, 700. — Au 31 juillet, 716. — Au 31 août, 782. — Au 30 septembre, 845. — Au 31 octobre, 926. — Au 30 novembre, 998. — Dividende, 87, 699. — Assemblée générale, 699. — Rapport, 718.

Conseils généraux (*Vœux des*) concernant les chemins de fer, 780, 795.

Conseils de surveillance. — Application de la loi sur les sociétés en commandites aux Conseils de surveillance établis avant la promulgation de la loi, 335.

Coulisse (*la*). — La coulisse et le parquet, article, 267. — La coulisse, article, 570. — Affaire du syndicat des agents de change de Paris contre la coulisse, 575. — Le marché des fonds publics, 634. — Le droit d'entrée et la coulisse, 826.

Cours des actions et obligations industrielles. — Tous les numéros.

Crédit en Espagne (*Compagnie générale du*). — Paiement d'un à-compte du dividende, 7. — 5e versement, et échange de titres provisoires, 8. — Assemblée générale, 523. — Rapport, 539.

Crédit foncier de France. — Distribution pour le 2e semestre de 1858, 6. — Distribution pour le 1er semestre de 1859, 603. — 4e tirage des obligations (22 décembre), 41. — Intérêts aux dépôts, réduction, 230. — 5e tirage semestriel, obligations 5 0/0, 257. — Id., 3 et 4 0/0, 257. — Assemblée générale, 364. — Rapport, 378. — Résumé des comptes, 396. — 26e tirage des obligations foncières, 573. — Réduction de l'indemnité pour remboursements anticipés, 669. — Appel de deux nouvelles séries de promesses d'obligations, 732. — Tirage, 732. — Modifications aux statuts, décret, 735. — Avis relatif aux intermédiaires, 767. — Tirage d'obligations, 814, 833. — Nouveaux statuts, 847. — Obligations de 500 fr. sorties au tirage du 22 septembre, 850. — 28e tirage des obligations foncières, 1030. — Dividende, 2e semestre 1859, 1045.

Crédit industriel et commercial (*Société générale anonyme du*). — Constitution, 266. — Souscription publique, 267. — Résultats, 299. — Statuts, 313. — Échange des récépissés, 333. — Autorisation de la Société (décret), 431. — Nomination de M. d'Audiffret comme président du conseil d'administration, 431. — Situation au 30 juin 1859, 636. — Au 31 juillet, 709. — Au 31 août, 782. — Au 30 septembre, 855. — Au 31 octobre, 910. — Au 30 novembre, 998. — Composition du conseil, 715. Souscription à l'emprunt russe, 732. — Ouverture de comptes de dépôt, 1045.

Crédit mobilier (*Société générale du*). — Paiement du dividende, 7. — Assemblée générale, 390. — Rapport, 414.

Crédit mobilier espagnol (*Société générale du*). — Dividende, 8. — Avis de l'assemblée, 254. — Rapport à l'assemblée générale extraordinaire, 654.

Décret du 22 mai 1858 (*Modifications au*) relatif à la négociation et à l'admission à la cote des valeurs étrangères, 734.

Délai d'ajournement en matière civile et commerciale. — Préparation d'un projet de loi, 344.

Deux Cirques (*Société des*). — Avis d'assemblée, 52. — Assemblée et dividende, 204.

Discours de la reine d'Angleterre à l'ouverture du parlement, 98. — Discours de l'Empereur à l'ouverture de la session législative, 114. — Discours prononcé par le président du corps législatif, 115. — De M. de Morny au conseil général du Puy-de-Dôme, 749.

Dividendes portugais. — Paiement des intérêts semestriels sur le 3 0/0, 8.

Docks et Entrepôts de Marseille (*Compagnie anonyme des*). — Les docks et entrepôts de Marseille, 202. — Conseil d'administration, 203. — Décret et statuts, 207. — Liste des souscriptions, 207. — Assemblée générale, 443. — Rapport, 532.

Docks Napoléon (*Société des*). — Projet de reconstitution, 19. — Publication aux termes de l'article 3 du traité, 135. — Gain du procès en nullité, 203, 205. — Demande en nullité et dissolution de la Société (arrêt de la Cour impériale), 526. — Répartition, 845.

Douanes (*Tableaux des*). — V. TABLEAUX.

Droit d'entrée à la Bourse (*le*). — Bulletin du 26 mars, 250. — Considération sur le droit d'entrée, 858.

Eaux (*Compagnie générale des*). — Intérêts aux actions, 7. — Assemblée (compte rendu), 235. — Rapport, 238. — Emission de 20,000 obligations, 237, 253.

Éclairage et Chauffage par le gaz (*Compagnie parisienne d'*). — Voir COMPAGNIE PARISIENNE.

Éclairage au gaz, hauts-fourneaux et fonderie de Marseille. — Voir GAZ.

Emploi de certains fonds en rente sur l'État. — Projet de loi additionnel au budget, 255.

Emprunt autrichien (*Émission de l'*), 99.

Emprunt de 500 millions. — Tableau du résultat des emprunts de 1854 à 1855, 362. — Exposé des motifs du projet de loi, 365. — Rapport du ministre des finances à l'Empereur, émission, 399. — Résultats de la souscription, rapport à l'Empereur, 444. — Dito, 495. — Paiement des coupons, 604.

Emprunt de la ville de Marseille, 9,500,000 francs, 892.

Emprunt du département de la Seine. — Remboursement des obligations sorties le 1er mai, 8. — Tirage d'obligations (emprunt de 60 millions), primes gagnées, 104.

Emprunt russe (*Souscription à l'*), 732.

Eschwellher (*Société des mines et fonderie d'*). — Avis de l'assemblée, 500.

Essieux coudés de locomotives, 751.

Fonds espagnols (*les*). — Admission à la cote, 295.

Forges et chantiers de la Méditerranée (*Société nouvelle des*). — Avis de l'assemblée, 253. — Paiement de dividende, 305.

Forges de Châtillon et de Commentry (*Société des*). — Deuxième convocation de l'assemblée générale, 52.

Franco-américaine (*Compagnie*). — Mémoire sur les causes de la ruine de cette Société, 674.

Gaz et hauts-fourneaux de Marseille. — Assemblée générale, 364. (Voir le rapport de la Caisse des chemins de fer, 367.) — Rapport, 374. — Paiement d'un à-compte sur le dividende de 1859, 969. — Assemblée générale extraordinaire (28 novembre), 972. — Rapport, 975.

Gaz portatif (*Société du*). — Avis de l'assemblée générale, 52.

Glaces d'Aix-la-Chapelle (*Société anonyme de la manufacture des*). — Résumé de l'assemblée générale, 503.

Guerre et la houille (*la*). — Article, 474. — Lettre au comte de Malmesbury et réponse à propos de la question du transport des houilles en temps de guerre, 474.

Guide du client à la Bourse. — Bibliographie, 303.

Hauts-fourneaux de Saint-Louis. — (Voir le rapport de la Caisse générale des chemins de fer, 367.)

Herserange et Saint-Nicolas (*Société nouvelle d'*). — Assemblée générale du 28 mars, article, 271. — Rapport, 285.

Houillères de Commentry et Forges de Fourchambault, Montluçon et Imphy (*Société des*). — Paiement des intérêts, 2e semestre 1858, 54.

Houillères de Lyon et Loire. — Avis d'assemblée, 52.

Houillères de Montrambert et de la Béraudière. — Avis de l'assemblée, 205.

Houillères de Portes (Voir le rapport de la Caisse générale des chemins de fer, 366.

Houillères de Rive-de-Gier. — Avis de l'assemblée, 205.

Houillères de Saint-Étienne. — Avis de l'assemblée, 205.

Immobilière (*Compagnie*) de Paris. — Intérêt semestriel, 7. — Assemblée générale, 364. — Rapport, 382.

Impôts et revenus indirects. — (Voir REVENUS.)

Impôt *sur les valeurs mobilières.* — Bulletin du 26 mars, 250.

Ingénieurs civils (*Société des*). — Compte rendu des séances. — 17 septembre, 35. — 1er octobre, 36. — Suite, 57, 73, 104. — Séance du 15 octobre, 105, 121. — Séance du 19 novembre, 136. — Séance du 3 décembre, 224. — Du 17 décembre, élections, 225. — 21 janvier 1859, 241, 336, 433, 625, 641, 673. — 4 février 1859, 705, 720, 735. — 18 février, 753, 880, 897. — 4 mars, 913. — 18 mars, 914, 928, 943.

Journaux et l'opinion publique (*les*). — Article de M. Solar, [illegible]

Journaux réunis (*Société des*). — Paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1858, 1. — Assemblée générale, 397. — Paiement du dividende, 393.

Jurisprudence. — Chemins de fer, bagages perdus, responsabilité, 22. — Colis, fausses déclarations, 23. — Lots de Bourse, billets souscrits, 23. — Caisse générale des actionnaires, demande en nullité de la Société et de délibération, 24. — Tarif différentiel, demande d'application, 55. — Actions au porteur, opposition, responsabilité, 56. — Faux et détournements au préjudice de la Compagnie de Paris à Lyon, 72. — Traités particuliers ; suppres-

Digitized by Google

sion par l'autorité, 87. — Permis de circulation, double traité, 88. — Incendie de marchandises, responsabilité, 89. — Demande en nullité de la Société des Docks-Napoléon, 205. — Réduction du nombre d'actions d'une société en commandite, demande en nullité, 205. — Société en commandite, application de la loi du 27 juillet 1856 aux conseils de surveillance établis avant sa promulgation, 335. — Traités particuliers des chemins de fer, 346. — Transports sur les chemins de fer, marchandises, tarifs communs et combinés, tribunal de commerce, 399. — Affaire du chemin de fer de Graissessac, condamnation (Boucaruc), 494. — Acquittement en Cour Impériale, 770. — Traités individuels de transport à prix réduits avec les compagnies, droits des tiers, 525. — Société des Docks-Napoléon, arrêt sur la demande en nullité de la Société, 526. — Affaire du syndicat des agents de change et de la coulisse, jugement, 575. — Jugement en Cour Impériale, 702. — Compagnie de chemins de fer, responsabilité en cas de vol, 606, 640. — Société en commandite, conseil de surveillance, loi du 17 juillet 1856, Compagnie des glaces de Montluçon, 653. — Droit exclusif des compagnies, concession d'embranchement, 751. — Avaries de bagages, 752. — Marchandises livrables dans Paris, droit d'octroi, 815. — Agents de change, titres au porteur soustraits, opposition, responsabilité, 866. — Agents de change, vente d'actions, paiement du prix au mandant direct, 880. — Demande en nullité de souscription d'actions (Compagnie de Nassau), 897.

Lettre aux administrateurs des Compagnies de chemins de fer ; demande de renseignements pour apprécier la situation nouvelle faite par la révision du cahier des charges, 602, 730, 762, 794. — Du gérant de la Caisse des Chemins de fer au journal démentant des bruits de liquidation, 970.

Loi sur les Sociétés en commandite. — Bulletin du 26 mars, 250. — Application de la loi aux conseils de surveillance établis avant sa promulgation, 335.

Magasins généraux (*Marchandises déposées dans les*). — Décret contenant règlement d'administration publique, 268, 316.

Marchandises déposées dans les magasins généraux, 268, 316.

Marché des fonds publics (*le*). — Article, 634. — Article, 698.

Maritime (*Compagnie générale*). — Assemblée générale, 364. — Convocation et emprunt, 943. — Assemblée générale extraordinaire, 17 décembre, 1028. — Rapport, 1031.

Marseille (*Société des Ports de*) ; Voir Ports. — Gaz et Hauts-Fourneaux ; Voir Gaz. — Emprunt de 9,500,000 ; Voir Emprunt.

Messageries Impériales (*Service maritime des*). — Appel de fonds, 87. — Paiement des intérêts des obligations (coupon n° 5), 303. — Assemblée générale, 491. — Rapport, 503.

Métaux précieux de France (*Mouvement des*) pour 1859, 572.

Mines de houille et de schistes bitumineux de *la Condemine*. — Appel de 50 fr., 134. — Avis de l'assemblée, 206.

Mines de la Grand'Combe (*société anonyme des*). — Assemblée, 603. — Rapport, 669.

Mines de la Loire. — Avis de l'assemblée, 203.

Mines de plomb argentifère de Sentein et de Saint-Lary. — Avis d'assemblée générale, 119.

Mines de Portes et Sénéchas. (Voir Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille).

Mines et fonderies de zinc de la Silésie. — Rapport, 542.

Minière (*Industrie*) de la Grande-Bretagne, 923, 940.

Modifications au décret du 22 mai 1858 relatif à la négociation et à l'admission à la cote des valeurs étrangères, 734.

Moselle (*Compagnie des houilles de la*). — Avis de l'assemblée générale, 206.

Mouvement du commerce et de la navigation. — V. Tableaux des douanes.

Mouvement du numéraire en 1858, 84. — Des métaux précieux en 1859, 572.

Navigation sur les canaux par la vapeur, maison E. Lacroix, 385. — Projet de grande navigation sur les canaux du Midi, 1011.

Nominations. — D'agents de change, 55, 636, 878. — Du syndicat, 1013. — Dans le personnel de la Compagnie d'Orléans, 116. — De M. Doyen, sous-gouverneur de la Banque de France, 684. — Dans le corps des ponts et chaussées, 684, 734, 776, 998, 1013.

Nouveaux chemins (*les*), 170.

Nouvelles brochures financières (*les*), 1044.

Nouvelle institution de crédit (*la*), 2. — Voir Crédit commercial et industriel.

Nouvelles conventions avec les compagnies de chemins de fer. — Voir Révision des concessions et du cahier de charges des compagnies. — Les nouvelles conventions et leurs résultats, articles, 730, 746, 762.

Nu-propriétaires (*Société anonyme des*). — Assemblée générale, balance des comptes, 527.

Omnibus de Paris (*Compagnie générale des*). — Paiement des dividendes, 8. — Tirage au sort d'actions et d'obligations, 8. — Assemblée générale du 31 mars, article, 271. — Bilan, 289.

Opérations de Bourse (*des*). — Manuel des fonds publics et des sociétés par actions, Bibliographie, 84.

Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz (*Compagnie*). — Intérêts aux obligations, 22. — Assemblée générale du 26 mars, article, 271. — Rapport, 283. — Paiement du solde du dividende, 303.

Percement du mont Cenis, 956.

Pont du Rhin (*travaux du*), 270, 428, 782, 894 (Chronique).

Pont de Saint-Symphorien, à Tours (*Société du*). — Avis de l'assemblée, 206.

Pont sur le Rhône (*Convention pour l'établissement d'un*). — Chemins de fer internationaux, 67.

Ports de Marseille (*Société des*). — Soumission pour la construction de deux îlots de maisons, 5. — Assemblée générale, 364. — Voir le rapport de la Caisse générale des chemins de fer, 367. — Rapport, 369. — Avis du paiement du coupon d'intérêt des obligations, 1er semestre 1859, 601. — Autorisation de la société anonyme, 750. — Statuts, 767. — Assemblée générale extraordinaire, 829. — Rapport, 832.

Portes et Sénéchas (*Mines de*). — Voir Gaz et hauts fourneaux de Marseille.

Questions financières et industrielles. — Simple exposé de quelques idées financières et industrielles, par M. Bartholony, 1026, 1042.

Rapports aux assemblées générales. — Voir Assemblées.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — Trois premiers trimestres des années 1858 et 1857, 3. — Années 1857 et 1858, 170. — Premier trimestre 1859 et 1858, 475. Premier semestre de 1859, 762. — Recettes brutes des chemins de fer en 1859, article, 938. — Trois premiers trimestres de 1859, 970.

Recettes kilométriques des chemins de fer (*Tableau des*). — Tous les numéros, par comparaison avec l'année précédente jusqu'au 12 mars. — Du 12 mars, recettes simples et cours des actions.

Rencontre des trains (*Système pour prévenir la*). — (Chronique), 796.

Reprise du travail (*la*). — Article, 748.

Revenus indirects pendant le premier semestre 1859, 650. — Neuf premiers mois 1859, 876.

Révision des concessions et du cahier des charges des Compagnies, 66. — Même sujet, 83, 115, 146. — Projet de loi et conventions, 155 et suivantes, 177 et suivantes. — Rapport de la commission législative (résumé), 426, 442 et suiv., 475 et suiv. — Approbation des concessions par le corps législatif, 443. — Compte rendu de la discussion au corps législatif, séances des 16 et 17 mai, 446, 480, 497. — Graissessac à Béziers (projet de loi), 495. — Promulgation des nouvelles conventions, sauf Graissessac à Beziers, 554. — Lettre adressée aux administrateurs, au sujet des nouvelles conventions, 602, 730, 746, 762.

Sambre française canalisée (*Société anonyme de la*). — Avis d'assemblée, 52.

Situation économique des divers États italiens. — Article, 311.

Situation financière de la France de 1830 à 1858, 635.

Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid. — Répartition d'un premier bénéfice, 7. — Avis d'assemblée, 206.

Société générale pour favoriser l'industrie nationale à Bruxelles. — Résultats généraux, 148.

Société générale anonyme de crédit industriel et commercial. (V. Crédit industriel et commercial.)

Société générale de banque et de commerce à Saint-Pétersbourg. — Avis, 815.

Solution de la question des chemins de fer. — Brochure, 730, 746, 762.

Statistique officielle des chemins de fer. — Documents financiers officiels, 954, 995.

Stéarinerie (*Société générale de*). — Convocation d'assemblée générale, 119.

Suez (*Compagnie universelle du canal maritime de*). — Attribution de la souscription, 5. — Conseil d'administration, 5, 20. — Soumission des travaux, 20. — Ajournement de l'assemblée générale, 397. — Inauguration des travaux, 479. — Interruption, 572. — Réception des membres du conseil par l'Empereur, 893. — Circulaire ajournant l'assemblée générale, 910. — Paiement du 2e coupon d'intérêts, 1015.

Syndicat des agents de change de Paris. — Election de 1859, 6. — Règlement des commis principaux, 925. — Résolution concernant la vente et l'achat de rentes, etc., 925.

Syndicat des agents de change de Lyon. — Election pour 1859, 6.

Tableaux comparatifs des recettes brutes des chemins de fer, publiés par le ministre du commerce : années 1857 et 1858, 170, 171. — 1er trimestre de 1858 et 1859, article, 475, tableau, 476. — 1er semestre 1859, 763. — Trois premiers trimestres de 1859, 970, 971.

Tableaux des Douanes. — 5 premiers mois de 1859, 571. — 7 premiers mois, 764. — Mois d'août et 8 premiers mois 1859, 829. — Mois de septembre et 9 premiers mois, 892. — Octobre et 10 premiers mois, 956. — Novembre et 11 premiers mois, 1027.

Digitized by Google

Tableaux des plus hauts et des plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris pendant l'année 1858. — Envoyés avec le n° 956 du samedi 1er janvier 1859.

Tapis mécaniques de Meaux (Gadrat et C°). — Souscription, 701.

Tarifs différentiels (*les*), 251.

Télégraphe sous-marin (*Compagnie du*). — Décret approuvant la convention intervenue entre le ministre de l'intérieur et la Compagnie du Télégraphe sous-marin, 103. — Avis de l'assemblée, 206. — De Malte en Sicile, 831.

Traités particuliers des chemins de fer. — Arrêt de la Cour de cassation, 346.

Transatlantiques français à machines Pascal (*Compagnie des*). — Assemblée générale, article, 301. — Résumé du rapport, 321.

Transport par la poste des valeurs déclarées, 299. — Instruction postale, 668.

Travaux dans les départements (*Décrets relatifs à de grands*), 891, 896. — Autres décrets, 1027.

Trois bassins réunis (*Compagnie métallurgique des*). — Avis d'une assemblée générale, 119.

Union des Gaz (*Compagnie de l'*). — Assemblée générale extraordinaire, 715. — Autre, 956. — Rapport, 983. — Tableau, 1001.

Union (*l'*), Compagnie espagnole d'assurance. — Paiement des intérêts, 70.

Valeurs étrangères (*Modification au décret du 29 mai 1858, concernant la négociation et la cote des*), 734.

Variations des cours des diverses valeurs pendant la semaine. — Tableau joint à chaque numéro.

Verreries de la Loire et du Rhône (*Compagnie générale des*). — Paiement d'un à-compte sur le dividende, 206.

Vieille-Montagne (*Société anonyme de la*). — Rapport, 464.

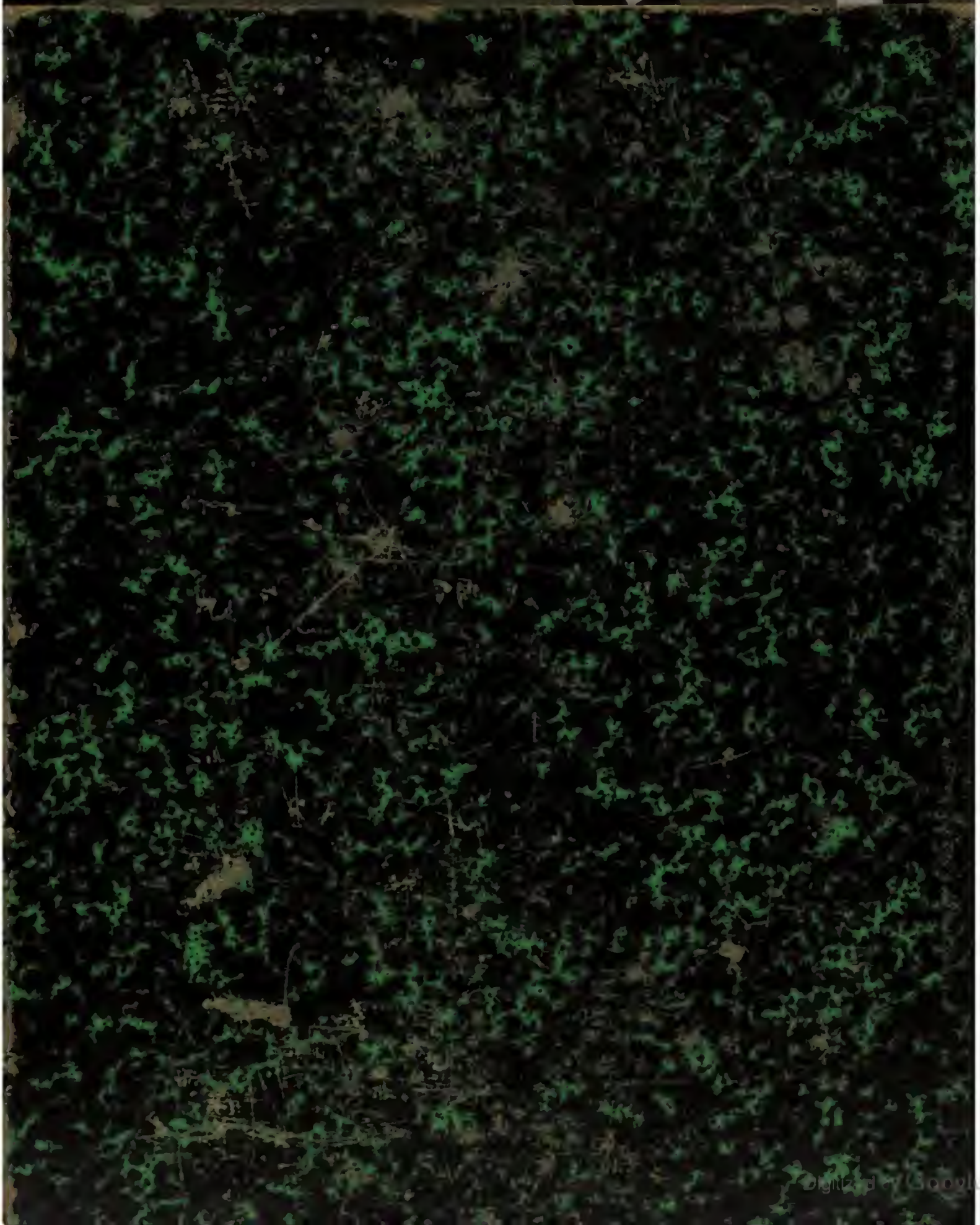
Voitures de Paris (*Compagnie impériale des*). — Assemblée générale, 332. — Résumé du rapport; situation financière, 347.

Warrants. — Marchandises déposées dans les magasins généraux; décret contenant règlement d'administration publique, 268, 316.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET C° RUE BERGÈRE, 20.

Digitized by Google

Digitized by Google

For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY

Digitized by Google